

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 dojazdowa

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

**NUMERY EWID.
DZIAŁEK:** 279/9

OBREBY: 0007 Glew

INWESTOR: Gmina Koniusza
Koniusza 55
32-104 Koniusza



TYTUŁ PROJEKTU: Remont drogi dojazdowej do gruntów rolnych
w miejscowości Glew od km 0+000 do km 1+070.

NUMER UMOWY: 40/2024 z dn. 02.02.2024 r.

**WSPÓLNY SŁOWNIK
ZAMÓWIEN
(KOD CPV):** 45233226-9

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	9
2.6. ROZBIÓRKI I WYCINKA DRZEW	12
2.7. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU.....	12
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	12
2.9. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO	12
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	12
UPRAWNIENIA.....	13
CZĘŚĆ GRAFICZNA	17
RYS. 1 ORIENTACJA W SKALI 1:10 000	
RYS. 2.1 – 2.6 PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU W SKALI 1:500	
RYS. 3 PROFIL PODŁUŻNY – SKALA 1:100:1000	
RYS. 4 PRZEKROJE NORMALNO-KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:50	
RYS. 5.1 – 5.11 PRZEKROJE POPRZECZNE W SKALI 1:100	
RYS. 6 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE ZJAZDÓW W SKALI 1:50	
RYS. 7.1 – 7.2 SZCZEGÓŁY KONSTRUKCYJNE W SKALI 1:20	
LICENCJA MAPY EWIDENCYJNEJ (GP.6642.8.2024_1214_CL1) Z DN.08.01.2024 R.	

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są następujące dokumenty:

- [1] Umowa nr 40/2024 z dnia 2 lutego 2024 r., zawarta pomiędzy Gminą Koniusza, a Markiem Sabatem.
- [2] Mapa ewidencyjna 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 dojazdowej do gruntów rolnych w miejscowości Glew od km 0+000 do km 1+070”.

2.2. Lokalizacja obiektu budowlanego

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Glew, 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 oraz z kruszywa o zmiennej szerokości 2,0 – 3,0 m. Początek remontowanego odcinka jest zlokalizowany na zjeździe z drogi gminnej klasy „L”. Droga ta powiązana jest z istniejącym układem komunikacyjnym jedynie za pomocą ww. zjazdu. Przeciwnie koniec nie ma połączenia z inną drogą.

Istniejąca droga na odcinku od km 0+000 do km 0+450 posiada nawierzchnię bitumiczną. Nawierzchnia ta jest w złym stanie technicznym z powodu pęknięć siatkowych, deformacji i wykruszeń krawędzi jezdni. Dodatkowo zwiększona liczba uszkodzeń na odcinku 0+000 – 0+070 wskazuje na zbyt słabą nośność istniejącej podbudowy. Pozostały odcinek tj. od km 0+450 do km 1+070 posiada nawierzchnię tłuczniovą. Nawierzchnia ta jest w dostatecznym stanie technicznym. Posiada niewielkie koleiny spowodowane ruchem ciężkich pojazdów rolniczych oraz lokalne namulenia ziemi z przyległych pól po intensywnych opadach deszczu.

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

Obsługa komunikacyjna przyległego terenu realizowana jest poprzez zjazdy. Istniejące zjazdy mają nawierzchnię gruntową, bitumiczną, betonową i z kostki brukowej.

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

W rzeźbie Płaskowyżu Proszowickiego dominują zaokrąglone garby o wysokościach względnych do 80 m, długich stokach, krętych liniach grzbietowych z wcinającymi się pomiędzy nie długimi, nieckowatymi dolinami. Remontowany odcinek drogi dojazdowej usytuowany jest w terenie pofałdowanym. Rzędne terenu wahają się od 222,5 do 247,5 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 wykonanie na całym odcinku nawierzchni bitumicznej tj. 2 warstwy oraz remont nawierzchni zjazdów do posesji których stan tego wymaga. Dodatkowo projektuje się wymianę konstrukcji nawierzchni jezdni na odc. od km 0+000 – 0+070. Na odcinku od km 0+070 do km 0+450 projektuje się usunięcie istniejących warstw bitumicznych poprzez frezowanie na głębokość 8 cm, pozostawiając pozostałe warstwy konstrukcyjne na których ułożone będą: geosiatka w celu eliminacji powstawania spękań odbitych oraz dwie nowe warstwy bitumiczne tj. wiążąca i ścieralna. Pozostały odcinek o nawierzchni z kruszywa tj. od km 0+450 do km 1+070 należy przed ułożeniem warstw bitumicznych wyprofilować, ponownie zagęścić i wyrównać nową warstwą kruszywa żużłowego o grubości do 10 cm. Zakłada się obustronne, półmetrowe pobocza z kruszywa żużłowego, z podwójnym powierzchniowym utwaleniem grysami 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+005,8, który również został przewidziany do remontu

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 dojazdowej biegnie zgodnie z kilometrażem z kierunku południowo-wschodniego na północny zachód. Na łuku w km ok. 0+190 zmienia kierunek na zachodni a następnie łukiem w km 0+380 skręca w kierunku północno-wschodnim. Trasa drogi dojazdowej składa się z odcinków prostych, łuków kołowych o promieniach od 15 do 500 m.

2.4.3. Założenia projektowe i parametry techniczne

- Łączna długość odcinka – 1070,00 m.
- Klasa drogi – D (dojazdowa).
- Kategoria ruchu – KR1.
- Prędkość do projektowania V_{dp} - 40 km/h.
- Szerokość jezdni – 2,00 - 3,00 m.
- Szerokość lokalnych poboczy z kruszywa żużłowego, z podwójnym powierzchniowym utwaleniem grysami i emulsją asfaltową – 0,50 m.
- Pochylenia skarp wykopów oraz nasypów 1:1.
- Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spadek poprzeczny jednostronny 2%, za pomocą ścieku korytowego na odc. od km 0+035 do km 0+192 oraz za pomocą rowów otwartych na odc.: od km 0+000 do km 0+035 i od km 0+330 do km 0+410.

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.:

- włączenie do drogi gminnej klasy „L” o nawierzchni bitumicznej,

- istniejące przepusty w km 0+005,8, 0+383,8 i 0+714,5,
- 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 0,3% do 11,55%.

2.4.5. Odwodnienie

Remontowana droga ma zapewnione odwodnienie powierzchniowe poprzez założone spadki podłużne oraz poprzeczne z lokalnym sprowadzeniem wód do istniejących rowów otwartych wzdłuż drogi. Ze względu na zły stan tych rowów przewidziano ich odmulenie na odc. od km 0+000 do km 0+035 i od km 0+330 do km 0+410 po stronie prawej (ich lokalizację wskazano na planie sytuacyjnym w części graficznej). W celu sprawniejszego odprowadzenia wody oraz zapobieganiu nadmiernego wypłukiwania dna i skarp rowów zaprojektowano umocnienie ich prefabrykowanymi płytami ażurowymi na odc. od km 0+000 do km 0+035. Ze zbliżonych przyczyn oraz ze względu na mniejszą zajętość terenu przewidziano na odc. od km 0+035 do km 0+192 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+005,8 z uwagi na jego zły stan techniczny (zamulenie > 70%, uszkodzone betonowe murki czołowe). Brak drożności tego przepustu doprowadza do przepełniania przydrożnych rowów. 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).

Przy pozostałych przepustach w km 0+383,8 i 0+714,5 nie przewiduje się żadnych prac z uwagi na ich dobry stan i całkowitą drożność.

2.4.7. Zjazdy

Na odcinku od km 0+000 do km 0+477,3 przewidziano remont istniejących zjazdów na posesję lub na pole, które znajdują się w złym stanie technicznym. Przyjęto typowe zjazdy o nawierzchni bitumicznej o szerokości dostosowanej do szerokości zjazdów istniejących wraz z pobocznymi 2 x 0,5 m z kruszywa żużlowego, z podwójnym powierzchniowym utwardzeniem grysami i emulsją asfaltową.

Przecięcie krawędzi typowego zjazdu i drogi wyokrąglono łukiem o promieniu 3 m. Istniejące przepusty pod zjazdami w ciągu rowów odwadniających są w dobrym stanie i nie wymagają remontu.

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+046,8 str. L	pos. nr 38	gruntowa	-	1,00	5,00	podbud. z K, BA	1,00	-	5,75	-
2.	0+064,9 str. L	dz. nr 181/1	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-

3.	0+094,3 str. P	pos. nr 39	gruntowa	-	-	5,00	podbud. z K, BA	3,00	5,00	13,73	Koryto ściekowe „mulda”
4.	0+114,9 str. P	dz. nr 64/1	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	9,27	Koryto ściekowe „mulda”
5.	0+177,3 str. L	pos. nr 41	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	4,90	3,00	21,29	-
6.	0+192,9 str. P	dz. nr 280	bitumiczna	-	16,60	3,50	podbud. z K, BA	16,60	3,50	76,24	-
7*.	0+192,9 str. P	pos. nr 40	bitumiczna	-	12,53	9,00	podbud. z K, BA	12,53	9,00	84,64	-
8.	0+212,4 str. P	dz. nr 51/2	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
9.	0+231,1 str. L	dz. nr 182	betonowa	-	-	3,00	-	-	-	-	-
10.	0+242,9 str. L	dz. nr 182	kostka brukowa	-	-	7,00	-	-	-	-	-
11.	0+259,1 str. P	pos. nr 42	betonowa	-	-	7,00	-	-	-	-	-
12.	0+271,0 str. P	pos. nr 43	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
13.	0+274,0 str. L	dz. nr 183	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
14.	0+292,4 str. L	dz. nr 184	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
15.	0+319,3 str. P	dz. nr 48	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
16.	0+329,2 str. L	dz. nr 185	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
17.	0+329,2 str. P	dz. nr 47	gruntowa	Ø40 L=5,00 zamulony	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
18.	0+341,1 str. L	dz. nr 186	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
19.	0+366,5 str. P	dz. nr 46	gruntowa	Ø40 L=5,00	-	3,00	podbud. z K, BA	3,00	3,00	12,86	-
20.	0+384,8 str. L	dz. nr 195	bitumiczna	-	-	-	podbud. z K, BA	-	-	41,58	-
21.	0+477,3 str. P	pos. nr 47	gruntowa	-	-	3,00	podbud. z K, BA	6,10	3,00	16,50	-

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

* - Dojazd do posesji nr 40 w m. Glew zostanie zrealizowany ze środków własnych gminy Koniusza.

2.4.8. Organizacja ruchu oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Organizacja ruchu – docelowo zostanie wykonane oznakowanie pionowe.

Urządzenia BRD – w km od 0+704,5 do 0+724,5 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 na wykonaniu koryta pod nową konstrukcję nawierzchni drogi na odcinku od km 0+000 do km 0+070 oraz pod konstrukcję remontowanych zjazdów.

2.5. Konstrukcje nawierzchni

2.5.1. Droga dojazdowa na odcinku 0+000 – 0+070

Założenia wyjściowe dla konstrukcji nawierzchni:

- kategoria ruchu: KR1
- grupa nośności podłoża: G3
- głębokość przemarzania gruntu h_z : 1,0 m
- wymagana minimalna grubość konstrukcji nawierzchni i ulepszonego podłoża ze względu na mrozoodporność wynosi:
0,50 h_z = 0,50 [m]

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

▪ Przyjęcie dolnych warstw konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża

Do wykonania dolnych warstw nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża przyjęto Typ 10, zgodnie z tablicą 8.4, w postaci:

a) warstwy mrozoochronnej z gruntu stab. cementem o wytrzymałości R_m 2,5 MPa i grubości 10 cm.

▪ Przyjęcie górnych warstw konstrukcji nawierzchni

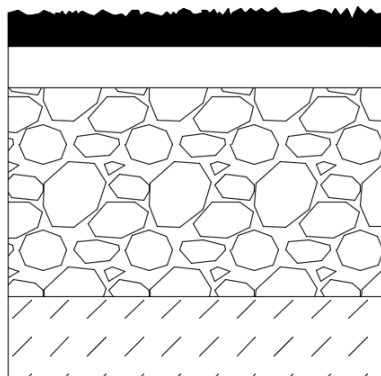
Przyjęto górne warstwy konstrukcji nawierzchni Typ A3, dla ruchu KR1, z tablicy 9.3:

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

b) warstwa wiążąca: beton asfaltowy (AC) o grubości 6 cm,

c) warstwa podbudowy zasadniczej: kruszywo żużlowe o grubości 30 cm.

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



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

6 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

30 cm - w-wa podbudowy zasadniczej
z kruszywa żużlowego

10 cm - w-wa mrozochronna z gruntu stabilizowanego
cementem klasa C1,5/2

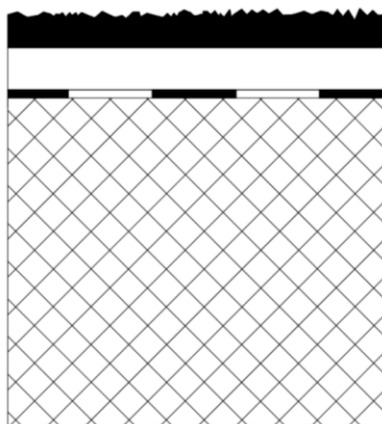
Całkowita grubość konstrukcji - 50 cm

2.5.2. Droga dojazdowa na odcinku 0+070 – 0+450

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,
- c) Geosiatka o wytrzymałości powyżej 100kN/m.



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S

6 cm - w-wa wiążąca z AC 16W

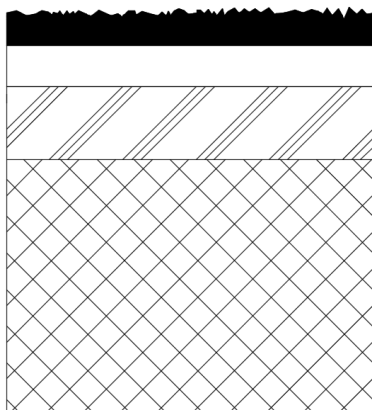
Geosiatka

Istniejąca konstrukcja nawierzchni
po sfrezowaniu 8 cm warstwy bitumicznej

2.5.3. Droga dojazdowa na odcinku 0+450 – 1+070

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,
- c) warstwa wyrównująca podbudowę: kruszywo żużlowe o grubości maks. 10 cm.



4 cm - w-wa ścieralna z AC 11S
 6 cm - w-wa wiążąca z AC 16W
 10 cm (maks.) - w-wa wyrównująca podbudowę
 kruszywem żużlowym

Istniejąca konstrukcja nawierzchni
 po profilowaniu i zagęszczeniu

▪ 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 dojazdowej, 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