

Egz. Nr 1

PROJEKT**PROJEKT BUDOWLANY**

Stadium

**PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ POLEGAJACEJ
NA BUDOWIE CHODNIKA W ISTNIEJACYM PASIE
DROGOWYM NA DZIAŁCE
NR EWID. 1056/2 w MIEJSCOWOŚCI JASTRZEBIA**

Obiekt

Gmina: JASTRZEBIA

Powiat. RADOMSKI

Województwo. MAZOWIECKIE

LOKALIZACJA

GMINA JASTRZEBIA

Z SIEDZIBA JASTRZEBIA 45

27-220 JASTRZEBIA

INWESTOR

Kod cpv – 45233120-6

Kat. Obiektu – XXV

Opracował	Nr uprawnień	Podpis i data
Branża drogowa		
mgr inż. Andrzej Gała	Upr. SWK/0138/POOD/O7	15.03.2017

Starachowice kwiecień 2019

1. PODSTAWA OPRACOWANIA:

- Mapa sytuacyjno –wysokościowa w skali 1:500
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz.U. Nr 2016, poz 124/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i ... programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389)
- Umowa z inwestorem

2. ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

- Opis techniczny stanu istniejącego

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu - 1:10000

rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 500

II. PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY DROGI.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2. - projekt zagospodarowania terenu w skali 1 : 500

rys nr 1.4 - przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat: Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej polegający na budowie chodnika w istniejącym pasie drogowym na działce nr ewid. 1056/2 w miejscowości Jastrzębia.

Obiekt

Miejscowość: m. Jastrzębia
Gmina: Jastrzębia
Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 ,
Województwo: mazowieckie
Nr działki: 1056/2, ; obr. Jastrzębia

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny stanu istniejącego

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali brak

rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1:500

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi gminnej polegający na budowie chodnika w istniejącym pasie drogowym na działce nr ewid. 1056/2 w miejscowości Jastrzębia.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Przebudowa drogi gminnej polegający na budowie chodnika w istniejącym pasie drogowym na działce nr ewid. 1056/2 w miejscowości Jastrzębia.

1. Dane ogólne- stan istniejący

funkcja drogi gminnej - klasa „D”,

przekrój: drogowy jezdni $2 \times 2,50 = 5,0\text{m}$,

kategoria ruchu - KR 1

W ostatnich latach została droga przebudowana, wykonano nowa nawierzchnie jezdni, na długości około 132 mb wykonano po lewej stronie jezdni chodnik szerokości 2,0m, dalej przy krawędzi jezdni wbudowano korytka ściekowe typu mulda na długości 275,5 mb.

Po prawej stronie od km 0+000 do km 0+962 przy krawędzi wbudowane są korytka typu mulda. Na dalszym odcinku wykonane są obustronne rowy

Ze względu na płaski teren rowy te są rowami odprowadzającymi wody opadowe. Szerokość jezdni wynosi 5,0m.

Na długości 42,0mb na początku trasy wykonano fragment kanału deszczowego Q160 do którego na w/w odcinku wprowadzono wody opadowe przez studzienki ściekowe.

1.2. Zakres opracowania

Dla wyżej wymienionego terenu nie ma opracowanego Miejscowego Planu

Zagospodarowania Przestrzennego.

Projekt przewiduje wykonanie chodnika dla pieszych na odcinku drogi gdzie pozwala na to istniejący pas drogowy.

Zaprojektowany chodnik przebiegał będzie :

Strona lewa w km 0+000 do km 0+275 (kilometr roboczy wg Planu zagospodarowania)

Strona prawa km 0+271 do km 0+720

W km 0+271 – 0+275 – zaprojektowano przejście dla pieszych.

W km 0+271 zostanie wybudowany wpust uliczny który wychwyci wody opadowe z korytek ściekowych po prawej stronie i poprzez przykanalika Q250 odprowadzi ją do istniejących rów przydrożnych.

Zaprojektowano chodnik szerokości brutto 2,03m.

W km 0+053 do km 0+073 oraz 0+209 do km 0+275 chodnik zostanie zawężony ze względu na brak szerokości pasa drogowego.

Zakres opracowania obejmuje :

Roboty rozbiórkowe

- Rozebranie korytek ściekowych typu mulda o wymiarach 50 x 50 cm
W km 0+000 do km 0+275 strona lewa
W km 0+271 do km 0+720 strona prawa
- Rozebranie ławy betonowej

Wykonanie robót ziemnych

Roboty konstrukcyjne

- Wykonanie ławy betonowej z betonu C12/15 gr. 15cm
- Ułożenie krawężnika betonowego 15 x 30 cm na podsypce
Cem-piaskowej 1:4
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie chodnika
- Ułożenie obrzeży betonowych 8cm x 30 cm
- Ułożenie kostki betonowej gr 8cm na podsypce cem-piaskowej

Szerokość chodnika 1,83m , spadek poprzeczny 2%

W pasie chodnika należy wykonać zjazdy do posesji prywatnych,
Zaprojektowano zjazdy szerokości 5,0m ze skosami najazdowymi równymi 1,0m.
Krawężnik na zjazdach należy wykonać z odkryciem 2,0cm.
Zejście niwelety krawężnika z poziomu chodnika na poziom krawężnika na zjeździe wykonać na długości 2,0m. Odkrycie krawężnika przy chodniku należy wykonać 12 cm.

1.3. Podstawa prawna opracowania

Umowa zawarta między Inwestorem: Gminą Jastrzębia a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

mapy sytuacyjno - wysokościowe, z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego - Starosta Radomski własne pomiary uzupełniające inwentaryzacyjne terenu,
Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999 r.) Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej - WPD-2 wydane przez GDDP, Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982 r.,
Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. 1 Warszawa 1970 r., i inne
obowiązujące *przepisy i normy branżowe*.

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Zakres opracowania obejmuje :

Roboty rozbiórkowe

- Rozebranie korytek ściekowych typu mulda o wymiarach 50 x 50 cm
W km 0+000 do km 0+275 strona lewa
W km 0+271 do km 0+720 strona prawa
- Rozebranie ławy betonowej

Wykonanie robót ziemnych

Roboty konstrukcyjne

- Wykonanie ławy betonowej z betonu C12/15 gr. 15cm
- Ułożenie krawężnika betonowego 15 x 30 cm na podsypce
Cem-piaskowej 1:4
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie chodnika
- Ułożenie obrzeży betonowych 8cm x 30 cm
- Ułożenie kostki betonowej gr 8cm na podsypce cem-piaskowej

Szerokość chodnika 1,83m , spadek poprzeczny 2%

W pasie chodnika należy wykonać zjazdy do posesji prywatnych,
Zaprojektowano zjazdy szerokości 5,0m ze skosami najazdowymi równymi 1,0m.
Krawężnik na zjazdach należy wykonać z odkryciem 2,0cm.
Zejście niwelety krawężnika z poziomu chodnika na poziom krawężnika na zjeździe wykonać na długości 2,0m. Odkrycie krawężnika przy chodniku należy wykonać 12 cm.

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi gminnej. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi około 10,0m. Planowana budowa Chodnika stanowi kontynuację wykonanego chodnika w latach poprzednich i rozpoczyna od końca istniejącego chodnika. Na Planie Zagospodarowania Terenu założono w tym miejscu kilometr roboczy 0+000. Na całym odcinku ruch pojazdów regulowany będzie znakami i sygnałami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod budowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Przebudowa drogi polegająca na budowie chodnika będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów. Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji przebudowy drogi gminnej, a wynika to z faktu, że planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącej drogi. Droga gminna oprócz funkcji transportowej pełni funkcje drogi obsługującej przyległe tereny rolnicze, znajduje się w terenie już przekształconym, tak, że każdy inny wariant przebiegu tej drogi stworzyłby większe problemy przyrodnicze, ekonomiczne i wymagałby wykupu znacznych powierzchni z gruntów własności prywatnej, co stawia pod znakiem zapytania jakkolwiek inwestycję.

Należy wyciągnąć jednoznaczny wniosek, że w wyniku planowanej przebudowy, warunki środowiska na obszarach bezpośrednio przyległych do projektowanej inwestycji ulegną znaczącej poprawie, zarówno co do jakości klimatu akustycznego jak i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz zanieczyszczenia wód powierzchniowych i innych elementów środowiska.

3. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA.

- powierzchnia nawierzchni chodnika -1324,92 m²,
 $(275,0\text{mb} + 449,0\text{mb}) \times 1,83 \text{ m} = 1324,92\text{m}^2$

Suma : = **1324,92 m²**

•

4. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanej drogi.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do budowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania a projektowana renowacja rowów przydrożnych zapewni odprowadzenie wód opadowych bez zanieczyszczenia wód podziemnych oraz powierzchni gruntu przyległego.

Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Wytworzone na etapie wykonawczym odpady i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas prac budowlanych ruch pojazdów ciężarowych, praca maszyn budowlanych staje się generatorem zanieczyszczenia powietrza, zwiększenia hałasu i drgań. Ta uciążliwość zależna od czasu trwania budowy nie jest możliwa do wyeliminowania.

Stosowany obecnie sprzęt o niskich emisjach oraz wykonywanie głównych prac budowlanych z użyciem maszyn tylko w porze dziennej ograniczy negatywny wpływ budowy na środowisko. Przewidywany czas realizacji określony na 30 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. Technologia prowadzenia prac bez wykonywania koryta nie spowoduje gromadzenia wód opadowych w wykopach i korytach.

Hałas powstający podczas realizacji inwestycji spowodowany ruchem pojazdów ciężarowych, maszyn budowlanych, wibratorów i walców drogowych jest na etapie prac budowlanych praktycznie nie do wyeliminowania.

Ścieki bytowe gromadzone są w przenośnych toaletach i nie powodują lokalnych zanieczyszczeń gruntu i wód przypowierzchniowych. Wszystkie te uciążliwości ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanej przebudowy drogi gminnej na odcinku o dł. 720,0 mb, istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

1. Przedmiotowa przebudowa drogi gminnej

nie zmienia stosunków międzyludzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych,

nie spowoduje potrzeby przebudowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp.,

nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych,

nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocza drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenia dla poruszania się pieszych i pojazdów,

nie spowoduje zmian stosunków wodnych,
nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego,

nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych,
planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo-krajo-
obrazowego, kulturowego i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi,
projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształcanym nie jest
źródłem konfliktów społecznych.

2. Korzyści dla środowiska po realizacji planowanej inwestycji:

poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni
bitumicznej, jezdnia spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszenie
emisji spalin i poziomu hałasu oraz zwiększy komfort jazdy,
mimo, że planowana na etapie wykonywania prac budowlanych spowoduje zwiększenie
uciążliwości w postaci zwiększenia emisji spalin, zwiększenia zapylenia oraz wzrostu poziomu
hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne dla środowiska.

Sprzęt pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał
własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze
źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z
wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty
betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem
przebudowy. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że
przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat
zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko
wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się
żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w
sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną
środowiska.

5 . Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Pojazdy poruszające się po drodze powodują , że zanieczyszczenia gazowe w postaci: SO₂, NO₂, CO,
Pb, oraz pyły mają znaczący wpływ na otoczenie drogi, także hałas toczących się pojazdów ma
istotny wpływ na klimat akustyczny otoczenia drogi. Wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń
ma zarówno wielkość potoku ruchu jak i jego struktura, oraz stan techniczny pojazdów, rodzaj i
jakość paliw, czy też rozwiązania konstrukcyjne pojazdów. Parametry te nie zależą od rozwiązań
obecnie podejmowanych w ramach projektu przebudowy. Przebudowana droga gminna obciążona
będzie ruchem jak dla kategorii KR 1 tj. maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 100
p/d w tym 1,1 % to pojazdy ciężarowe i ciągniki rolnicze. Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały
udział pojazdów wysokotonażowych / tworzy poziom dźwięku poniżej 55dB w porze nocnej oraz
poniżej 65 dB w porze dziennej, są to wartości zgodne z obowiązującą ustawą. Poziomy hałas także
z uwagi na budowę gładkich nawierzchni zmniejszających opory toczenia i wytwarzania hałasu nie
wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w postaci ekranów
akustycznych. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego
pyłem oraz spalinami pochodzą z maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy
budowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych będą krótko trwałe. Masa
bitumiczna będzie użyta tylko i wyłącznie do uszczelnienia strefy przykrawężnikowej. W celu
ograniczenia emisji pyłowych i gazowych do powietrza na etapie prac budowlanych należy:

- drogi dojazdowe oraz technologiczne należy utrzymywać w stanie ograniczającym
pylenie i emisję spalin,
- masy bitumiczne transportować pojazdami specjalistycznymi wyposażone w
przesłony ograniczające emisję oparów asfaltu,

- masy asfaltowe produkować zgodnie z recepturami technicznymi bez dodatkowych uzupełniania lepiszcza.

5.1.2 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza z budowanego odcinka drogi wewnętrznej i parkingu będą spaliny, powstające w wyniku ruchu pojazdów samochodowych po omawianej trasie. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów. Po przebudowie drogi emisja wydalaných spalin nie ulegnie zmianie. Inwestycja nie zmieni przeznaczenia działek jako przeznaczonych pod ciągi komunikacyjne i obsługujące teren zurbanizowany.

5.1.3 Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Planowana inwestycja jak i zasięg jej oddziaływania nie leży wg map udostępnionych przez Ministerstwo Środowiska bezpośrednio na obszarze "Natura 2000", ani w bliskim sąsiedztwie takiego obszaru. Oceniana ulica położona jest w bardzo dużym oddaleniu zarówno od obszarów specjalnej ochrony ptaków (OSO), jak i od specjalnych obszarów ochrony siedlisk przyrodniczych (SOO).

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działce stanowiącej pas drogowy zlokalizowano sieć wodociągową, kanał sanitarny, kabel teletechniczny, przyłacza energetyczne. Roboty przy przebudowie drogi nie będą ingerowały w przebieg instalacji, nie zostanie zmieniony przebieg drogi, poboczy ani zjazdów. Roboty będą miały charakter powierzchniowy.

7. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA.

7.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia:

Wykaz działek na których będzie realizowana inwestycja – zgodnie z projektem zagospodarowania terenu - w liniach rozgraniczających: **nr ewid. 1056/2 obręb Jastrzębia**

8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- teren objęty opracowaniem nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki niezbędne do wykonania przebudowy nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki nie znajdują się na terenach górniczych, teren zamierzenia budowlanego – przebudowy drogi – nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej,
- Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja inwestycji nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi.
- Ponieważ zakres robót prowadzonych w oparciu o opracowanie będzie polegał na przebudowie drogi polegającej na budowie chodnika o dł. 720 mb, nie jest wymagane prowadzenie postępowania w sprawie przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar "Natura 2000", zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

Temat: *Przebudowa drogi gminnej polegający na budowie chodnika w istniejącym pasie drogowym na działce nr ewid. 1056/2 w miejscowości Jastrzębia.*

Obiekt

Miejscowość: m. Jastrzębia
Gmina: Jastrzębia
Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 ,
Województwo: mazowieckie
Nr działki: 1056/2, ; obr. Jastrzębia

ZAWARTOŚĆ:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2. - projekt zagospodarowania terenu

w skali 1 : 500

rys nr 1.3 - przekroje normalno-konstrukcyjne

w skali 1 : 25

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

W ostatnich latach została przebudowana, wykonano nowa nawierzchnie jezdni , na długości około 132 mb wykonano po lewej stronie jezdni chodnik szerokości 2,0m , dalej przy krawędzi jezdni wbudowano korytka ściekowe typu mulda na długości 275,5 mb.

Po prawej stronie od km 0+000 do km0+962 przy krawędzi wbudowane są korytka typu mulda .Na dalszym odcinku wykonane są obustronne rowy

Ze względu na płaski teren rowy te są rowami odprowadzającymi wody opadowe. Szerokość jezdni wynosi 5,0m.

Na długości 42,0mb na początku trasy wykonano fragment kanału deszczowego Q160 do którego na w/w odcinku wprowadzono wody opadowe przez studzienki ściekowe. Dla wyżej wymienionego terenu nie ma opracowanego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego .

Projekt przewiduje wykonanie chodnika dla pieszych na odcinku drogi gdzie pozwala na to istniejący pas drogowy.

Zaprojektowany chodnik przebiegał będzie :

Strona lewa w km 0+000 do km 0+275 (kilometrąz roboczy wg Planu zagospodarowania)

Strona prawa km 0+271 do km 0+720

W km 0+271 – 0+275 – zaprojektowano przejście dla pieszych.

W km 0+271 zostanie wybudowany wpust uliczny który wychwyci wody opadowe z korytek ściekowych po prawej stronie i poprzez przykanalika Q250

Odprowadzi do istniejących rów przydrożnych.

Zaprojektowano chodnik szerokości brutto 2,03m.

W km 0+053 do km 0+073 oraz 0+209 do km 0+275 chodnik zostanie zawężony ze względu na brak szerokości pasa drogowego.

Zakres opracowania obejmuje :

Roboty rozbiórkowe

- Rozebranie korytek ściekowych typu mulda o wymiarach 50 x 50 cm

W km 0+000 do km 0+275 strona lewa

W km 0+271 do km 0+720 strona prawa

- Rozebranie ławy betonowej

Wykonanie robót ziemnych

Roboty konstrukcyjne

- Wykonanie ławy betonowej z betonu C12/15 gr. 15cm
- Ułożenie krawężnika betonowego 15 x 30 cm na podsypce Cem-piaskowej 1:4
- Wykonanie warstw konstrukcyjnych pod nawierzchnie chodnika
- Ułożenie obrzeży betonowych 8cm x 30 cm
- Ułożenie kostki betonowej gr 8cm na podsypce cem-piaskowej
Szerokość chodnika 1,83m , spadek poprzeczny 2%

W pasie chodnika należy wykonać zjazdy do posesji prywatnych,

Zaprojektowano zjazdy szerokości 5,0m ze skosami najazdowymi równymi 1,0m.

Krawężnik na zjazdach należy wykonać z odkryciem 2,0cm.

Zejsście niwelety krawężnika z poziomu chodnika na poziom krawężnika na zjeździe wykonać na długości 2,0m. Odkrycie krawężnika przy chodniku należy wykonać 12 cm.

Przebieg i geometria chodnika została dostosowana wysokościowo do nawierzchni jezdni.

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod budowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Przebudowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak *m.in.*: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów).

2. Chodnik w profilu podłużnym.

Niweleta chodnika zostanie podniesiona o 7 cm w stosunku do osi jezdni..

3. Przekroje normalne.

Zaprojektowano chodnik szerokości 2,03m. W miejscach gdzie pas drogowy zwęża się Nastąpi lokalne przewężenie chodnika..

4. Konstrukcja chodnika , zjazdów i krawężnika.

W oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej poz. 430 z dnia 02.03. 1999 w sprawie warunków technicznych , jakim odpowiadać powinny drogi publiczne i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw nr 43 z dnia 14.05 1999r) dla grupy nośności podłoża G2, przyjęto następujące konstrukcje :

Konstrukcja chodnika

- warstwa z piasku stabilizowanego cementem o RM= 2,5 Mpa gr. 10 cm
- warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie fr. 0/31,5 gr.10cm
- podsypka cementowo -piaskowa w st. 1:4 gr. 3cm
- warstwa jezdni z kostki betonowej szarej gr.8cmŁączna grubość warstw konstrukcyjnych projektowanej nawierzchni

wynosi 31 cm .

Konstrukcja zjazdu

- warstwa podbudowy pomocniczej z piasku stabilizowanego cementem o RM – 2,5 Mpa gr.15 cm
- Dolna warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr. 0/63 stabilizowanego mechanicznie gr.15 cm
- Górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego fr.0/31,5 gr.10 cm stab. mechanicznie

- podsypka cementowo - piaskowa w st. 1:4 gr. 3cm

- warstwa jezdni z kostki betonowej szarej gr. 8cm

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych projektowanej nawierzchni

wynosi 51 cm .

Krawężnik betonowy : typu lekkiego 15x30 x 100cm ułożony podsypce cem-piaskowej 1:4 i na ławie betonowej z oporem 15x 30 x30cm z betonu C 12/15

Odkrycie krawężnika nad jezdnią 12 cm. Nawierzchnia chodnika z odkryciem 2 cm nad krawężnikiem.

5.Roboty ziemne

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, wykonawca powinien zapoznać się z zaleceniami zawartymi w warunkach technicznych ochrony sieci obcych zlokalizowanych w pasie drogowym. Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach projektowanego zakresu robót z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonać ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego i pod fachowym nadzorem technicznym zapewnionym przez wykonawcę robót.

6. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku poboczy. Pobocza spadek I= 6,0%. Zostanie zachowany stan istniejący.

Opracowanie nie ingeruje w istniejący system odwodnienia. Nie zmienia i nie zakłóca istniejącego dotychczas systemu odwodnienia. W ramach opracowania zostaną przeprowadzone roboty konserwacyjne na istniejących odcinkach rowów przydrożnych w celu przywrócenia ich funkcji. Szerokość pasa drogowego wynosząca od 10 do 12 m oraz przepuszczalne podłoże gruntowe powinno w całości wchłoniąć wody opadowe dzięki temu oddziaływanie na działki sąsiednie będzie znikome

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

I OCHRONY ZDROWIA.

Temat: PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ POLEGAJACEJ NA BUDOWIE CHODNIKA W ISTNIEJACYM PASIE DROGOWYM NA DZIAŁCE NR EWID. 1056/2 MIEJSCOWOŚCI JASTRZEBIA

Długość projektowanego chodnika ok. 0,720 km.

Obiekt

Miejscowość: Jastrzebia
Gmina: Jastrzębia
Inwestor Gmina Jastrzębia z siedzibą w Jastrzębia 110 ,
26 - 631 JASTRZEBIA

Województwo: mazowieckie Nr działek: 1056/2 ; obr. Jastrzebia

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.
3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.
4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.
5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.

Budowa chodnika w istniejącym pasie drogowym na długości 720mb w miejscowości jastrzebia w ciągu drogi gminnej dojazdowej. Szerokość chodnika brutto 2,03m , lokalne przewężenia z powodu braku szerokości pasa drogowego.

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do istniejącej szerokości pasa drogowego. Odwodnienie jezdni - powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni z odprowadzeniem wód opadowych do rowów.

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod przebudowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki

gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych i zjawisk geologicznych). Budowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak min.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenazowych oraz układaniu rurociągów.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 5,0 mb. Pobocza obustronne o szerokości 0,75 m .

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Roboty w rejonie uzbrojenia wykonywać ręcznie .Zamiar wykonywania robót zgłosić właścicielom sieci. Roboty ziemne mają charakter powierzchniowy.

3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.

Na terenie objętym wpływem realizacji przedsięwzięcia nie ma elementów zagospodarowania terenu, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.

W ramach prowadzonych prac budowlanych należy przestrzegać stosownych i aktualnych przepisów dotyczących warunków i sposobów wykonywania określonych czynności, a także warunków i wymogów dotyczących stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń. Należy też stosować odpowiedni nadzór nad prowadzonymi pracami.

Każdy pracownik musi być wstępnie przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowisku roboczym.

Na terenie budowy należy stosować robocze ubrania ochronne.

Prace pomiarowe, obmiarowe i wykonawcze prowadzone bezpośrednio na drodze lub w pobliżu innych dróg wymagają właściwych oznaczeń i zabezpieczeń.

Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie.

Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego.

Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy, którzy posiadają stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje. Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych. Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych, gazowych, przewodów pod ciśnieniem - wodociągów, należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego.

Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót

Roboty ciesielskie, zbrojarskie, betoniarskie, rozbiórkowe oraz ewentualne prace na wysokości należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

Na terenie przebudowy powinno być zorganizowane zaplecze techniczne z pomieszczeniem socjalno - sanitarnym dla pracowników.

Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy.

5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z:

ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z roku 2005 Nr 108 poz. 908) z późniejszymi zmianami.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181),

projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.

Wszystkie znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być odblaskowe (folia co naj mniej 1 generacji), o jedną kategorię większe niż przewidywane do stałego oznakowania danej drogi.

Oznakowanie pozostawione na noc musi być uzupełnione o światła ostrzegawcze barwy żółtej do zamocowania na zaporach. Światła winny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 60 do 120 cykli na minutę.

Niezależnie od powyższego wprowadza się obowiązek stosowania min. 3 lamp jw. na wszystkich robotach powodujących konieczność zajęcia części jezdni lub (przez całą dobę).

Oznakowanie robót podlega dwukrotnemu odbiorowi przez Inspektora nadzoru (poprzez poświadczenie wpisem do dziennika budowy).

przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości, oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.

6. *Sposób ustawienia oznakowania musi być na każdym etapie prowadzenia robót dostosowany do istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.*

Prawo i obowiązek kontroli oznakowania robót mają: inspektor nadzoru, przedstawiciel Inwestora oraz służby do tego uprawnione.

W przypadku nieprawidłowego oznakowania robót zleconych przez Inwestora, nadzór budowy jest zobowiązany natychmiast podjąć kroki w celu usunięcia nieprawidłowości, a w przypadku lekceważenia poleceń zażądać ukarania osób z personelu Wykonawcy odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowego oznakowania.

Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót Wykonawca zobowiązany jest umieścić w Dzienniku Budowy przed przystąpieniem do robót.

II. Wykonawca robót jest zobowiązany do:

- Takiej organizacji robót aby nie powodować bez koniecznej potrzeby niszczenia elementów pasa drogowego i innych nie objętych umową o wykonaniu robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia jakiegokolwiek elementu pasa drogowego Wykonawca naprawi lub odbuduje go na koszt własny;
 - Bezzwłocznego uporządkowania terenu pasa drogowego i terenu przyległego po zakończeniu robót, protokolarnego jego przekazania przedstawicielowi Inwestora.
 - **III. Wykonawca robót ponosi skutki prawne za ewentualne szkody osób trzecich spowodowane prowadzeniem robót w pasie drogowym w związku z:**
 - Niewłaściwym oznakowaniem i zabezpieczeniem robót.
 - Wadami technicznymi wykonanych robót powstałymi w okresie gwarancyjnym.

UZGODNIENIA

ZAWARTOŚĆ:

1. Oświadczenia Projektanta
2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta

Starachowice 28.2.2018

OŚWIADCZENIE

Wykonawca PROJEKTU BUDOWLANEGO branża drogowa –
mgr inż. Andrzej Gała

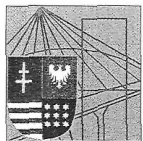
OŚWIADCZA , że :

„Projekt budowlany projekt budowlany przebudowy

**drogi gminnej polegający na budowie chodnika w istniejącym pasie drogowym na
działce nr ewid. 1056/2 w miejscowości Jastrzębia.**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej
(Art.20 ust.4 Ustawy Prawo Budowlane) i jest kompletny , oraz przydatny z punktu widzenia
celu któremu ma służyć.

Podpis:



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

Kielce dnia 31.12.2007 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*) 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*)

Świętokrzyska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

nadaje

Panu Andrzejowi Adamowi Gała

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzonemu dnia 14 maja 1960 roku w Starachowicach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0138/POOD/07

**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 Andrzej Adam Gała
ul. Myśliwska 40A
27-200 Starachowice
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



**Skład orzekający
OKK ŚIIB**

[Signature]
dr inż. Stefan Szalkowski

[Signature]
mgr inż. Edmund Pieniążek

[Signature]
mgr inż. Józef Piwko

Pan Andrzej Adam Gała

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

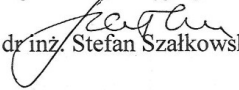
I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 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



GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO

Warszawa, 2008-02-05

DOA/INN/600/68/08
AMR

DECYZJA

Na podstawie art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

ANDRZEJ ADAM GAŁA

magister inżynier budownictwa

uprawniony na mocy decyzji

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

z dnia 31 grudnia 2007 r. sygn. akt SK-0054-0028(2)/07

uprawnienia budowlane nr ewid. SWK/0138/POOD/07

do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

w specjalności drogowej

obejmującej projektowanie

bez ograniczeń

w zakresie określonym w powyższej decyzji

został wpisany

DO CENTRALNEGO REJESTRU OSÓB POSIADAJĄCYCH UPRAWNIENIA BUDOWLANE

pod pozycją 367/08/U/C

Decyzja niniejsza jako uwzględniająca w całości żądania strony, zgodnie z art. 107 § 4 Kpa nie wymaga uzasadnienia.

Niniejsza decyzja jest ostateczna. W związku z powyższym, w oparciu o art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane stanowi podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Strona może w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji wystąpić na podstawie art. 127 § 3 Kpa oraz stosownie do uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9.12.1996r., sygn. akt OPS 4/96 z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

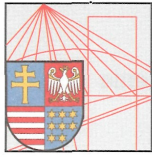
Otrzymują:

1. Pan Andrzej Adam Gała
ul. Myśliwska 40A
27-200 Starachowice
2. Świętokrzyska Okręgowa Izba
Inżynierów Budownictwa
3. a/a



z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
NACZELNIK WYDZIAŁU I ZEPARTAMENTU PRZECZYNICTWA
ADMINISTRACYJNEGO I INŻYNIERSTWA BUDOWLANEGO

Grzegorz Figiel



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 29 listopad 2018

Zaświadczenie

Pan(i) Gała Andrzej

miejsce zamieszkania :

ul. Myśliwska 40A

27-200 Starachowice

jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym : SWK/BD/1415/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia 01-01-2019 do 31-12-2019

Z up. Przewodniczącego ŚOIIB

mgr inż. Wiesława Sobańska
DYREKTOR BIURA

Świętokrzyska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa

25-304 Kielce, ul. Leonarda 18: tel. 41 344 94 13, tel. kom. 694 912 692, fax 41 344 63 82

www.swk.piib.org.pl, e-mail: swk@piib.org.pl

Bank Pekao S.A. I O/Kielce, nr rach. 98 12401372111000012505214

Godziny pracy biura: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek - od 10:00 do 16:00, środa - nieczynne

Godziny pracy czytelní: wtorek - od 10:00 do 16:00

Niniejszym zaświadczenie potwierdza zawarcie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej inżynierów budownictwa.

Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna deliktowa i kontraktowa ubezpieczonego za szkody wyrządzone w związku z wykonywaniem samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w zakresie posiadanych uprawnień budowlanych.

Suma gwarancyjna na jedno zdarzenie w okresie ubezpieczenia wynosi 50 000 EURO.

O fakcie powstania szkody należy zawiadomić STU Ergo Hestia S.A., ul. Hestii 1, 81-731 Sopot, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od chwili uzyskania wiadomości przez poszkodowanego o roszczeniu, które może rodzić odpowiedzialność cywilną ubezpieczonego. Zgłoszenia szkody można dokonać przez wypełnienie i przesłanie formularza zamieszczonego na stronie internetowej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub do Ergo Hestia za pośrednictwem infolinii (tel. 801 107 107), mailowo na adres poczta@ergohestia.pl lub faxem na nr 58 555 60 01.

Posiadanie ubezpieczenia obowiązkowego w ramach umowy generalnej zawartej pomiędzy PIIB a STU Ergo Hestia S.A. umożliwia członkom Izby zawarcie dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na wyższe sumy gwarancyjne oraz uprawnia do skorzystania ze zniżki na ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej osób sporządzających świadectwa charakterystyki energetycznej.