

PROJEKT

BRANŻA :Drogowa

Stadium :Projekt budowlany

Przebudowa drogi gminnej wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa”.

Długość projektowanej drogi ok. 400 mb.

Nr ewidencyjny działek: 196, obr.(0016)Wolska Dąbrowa

Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa.

Obiekt

Miejscowość: Wolska Dąbrowa

Gmina: Jastrzębia

Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 , 26-631 Jastrzębia

Województwo: mazowieckie

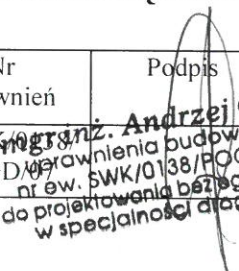
Nr działek:196, obr. Wolska Dąbrowa (0016)

Kod cpv – 45233120-6

Kat. Obiektu – IV , XXV

Egz. Nr.2

Adres obiektu budowlanego Wolska Dąbrowa

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	data
Opracował	Andrzej Gała	SWK/0138/POOD/07	 mgr inż. Andrzej Gała uprawnienia budowlane nr ew. SWK/0138/POOD/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	12.2019

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Data opracowania 15.12.2019

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

I.. 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 1.3 - przekroje normalno-konstrukcyjne

w skali 1 : 50

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta i Opracowującego

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

„Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa”.

Długość projektowanej drogi ok. 0,400 km.”

Obiekt

Miejscowość: Wolska Dąbrowa

Gmina: Jastrzębia

Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 , 26-631 Jastrzebia

Województwo: mazowieckie

Nr działek: 196, obr. Wolska Dąbrowa (0016)

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA. 1. Opis Techniczny stanu istniejącego

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

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

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

OPIS TECHNICZNY.

PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa na odcinku o długości 400 mb, od km 0+000 - skrzyżowanie z drogą gminna o nawierzchni bitumicznej do km 0+400- .

Droga posiada następujące parametry techniczne:

1. Dane ogólne- stan istniejący

funkcja - drogi wewnętrzna

nawierzchnia drogi - tłuczniowa

przekrój: drogowy

jezdnia $1 \times 3,50 = 3,50$ m,

kategoria ruchu - KR I

szerokość poboczy gruntowych - brak

rowy przydrożne brak

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego

pochylenie poprzeczne jezdni paraboliczne ze spadkiem do 2% w kierunku krawędzi drogi

, zjazd na pola nieurządzone, bezpośredni zjazd z drogi, promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

1.2. Zakres opracowania

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na wymianie istniejącej konstrukcji, na konstrukcję która będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych.

funkcja drogi gminnej - wewnętrznej

przekrój: drogowy

jezdnia = 3,50 m,

prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,

prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,

kategoria ruchu - KR 1

szerokość poboczy z kruszywa – strona lewa 0,75 m, strona prawa – szer. 0,75m

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian

pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr. 8 cm

Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/63 gr. 15 cm

Konstrukcja pobocza i opaski :

Warstwa z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 -0/31,5 gr. 10 cm

Warstwa destruktu asfaltowego zamkniętego emulsja asfaltowa gr. 5 cm

Przebudowa drogi prowadzona będzie w technologii tradycyjnej, przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

1.3. Podstawa prawna opracowania

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

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- Mapa zasadnicza 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.,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

1.5 Parametry techniczne projektowanej drogi

funkcja drogi - gminna wewnętrzna
przekrój: drogowy
jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy z kruszywa łamanego – strona lewa pobocze szer. 0,75 m
strona prawa opaska szerokości 0,75 m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni - odcinek od km 0+000,00 do 0+400

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia z mieszanki tłuczniowo- żuźlowej nie będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych .

Zaprojektowano nowa konstrukcje:

warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr. 8 cm
Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/63 gr. 15 cm
Warstwa ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem $C_{1,5/2}$ gr. 20 cm
Szerokość jezdni 3,5m- w km 0+000 do km 0+400
Szerokość poboczy zmienna w zależności od dostępności pasa drogowego.

Konstrukcja pobocza :

Warstwa z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 -0/31,5 gr. 10 cm
Warstwa destruktu asfaltowego zamkniętego emulsja asfaltowa gr. 5 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 4,5 do 5,0m. Planowana przebudowa rozpoczyna się od końca nawierzchni bitumicznej na skrzyżowaniu z drogą gminna w m. Jedlanka Stara.

Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej, systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych.

Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania bez możliwości odbywania się ruchu kołowego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikającego z ustalonych działek roboczych. Na całym odcinku ruch pojazdów odbywać się będzie objazdami i regulowany 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 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.

3. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA.

- powierzchnia nawierzchni jezdni $400\text{m} \times 3,5\text{m} + 25\text{m}^2 = 1425,0\text{m}^2$,
- powierzchnia poboczy i opaski $(0,75\text{m} + 0,75\text{m}) \times 400,0\text{m} = 600,0\text{m}^2$,
- Razem powierzchnia utwardzone-- $2025,0\text{m}^2$

4. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanej ulicy. 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 15 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. 515 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-krajoobrazowego, 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, jezdni 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 I tj. maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 50 p/d w tym 1,1 % to pojazdy ciężarowe i ciągniki rolnicze. Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały udział pojazdów wysokotonazowych / 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 pochodzącymi będzie od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy budowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych są okresowo uciążliwe i mają charakter nie zorganizowany, ale przejściowość prac budowlanych powoduje, że w tym okresie nie nastąpią trwałe negatywne zmiany w środowisku głównie związane z powietrzem. 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 emisje 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.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach stanowiących teren inwestycji drogi znajduje się wodociąg. krótkim odcinku znajduje się on w pasie drogi. (uzgodniono przebieg z gestorem sieci-). Wysokościowo niweleta drogi zostanie zachowana na dotychczasowym poziomie więc zostanie zachowany stan istniejący.

Przykrycie wodociągu nie ulegnie wypłycaniu.

Istniejąca sieć teletechniczna znajduje się poza zakresem robót.

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:

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

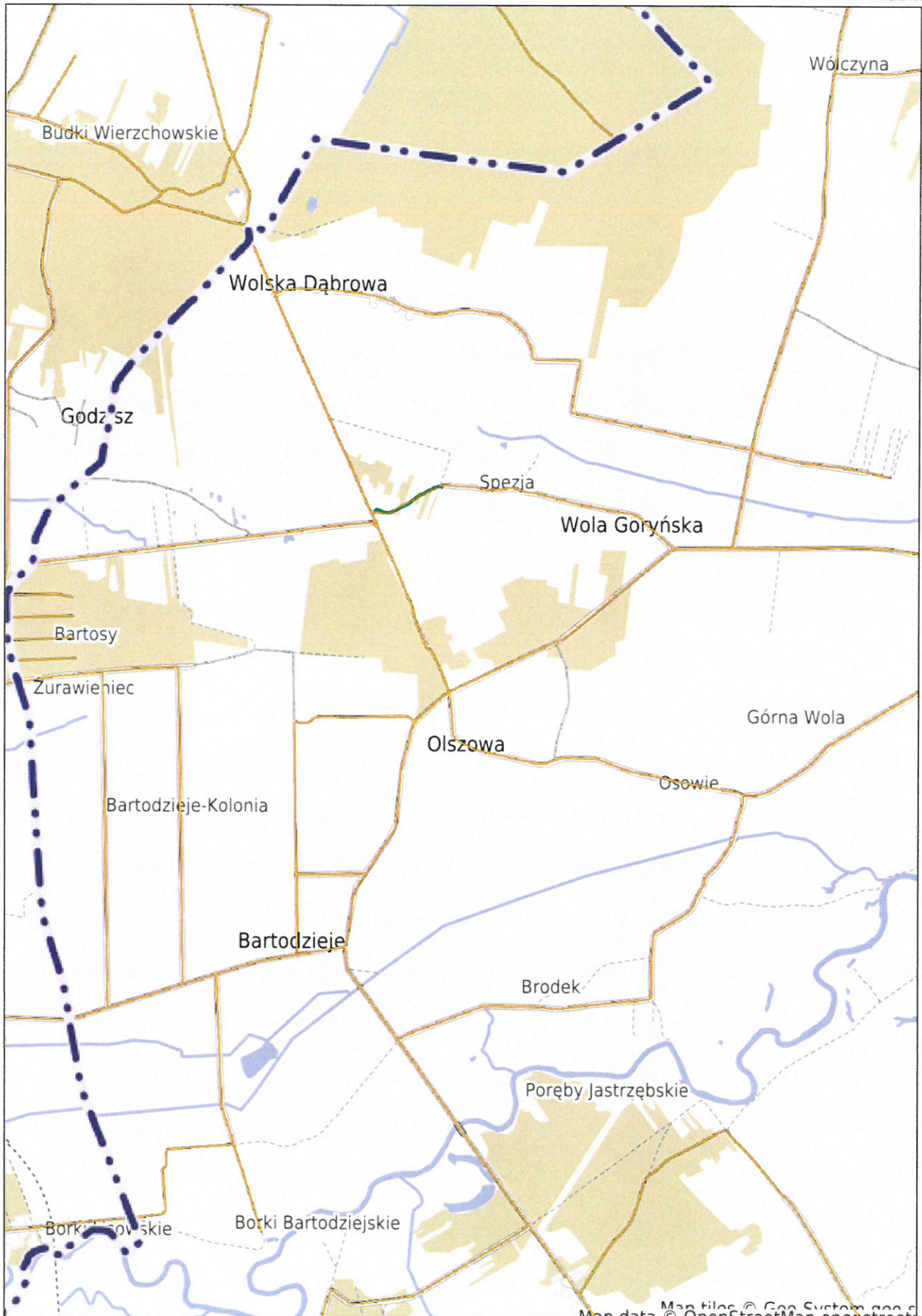
mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

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 istniejącej drogi dojazdowej wewnętrznej o dł 715 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.

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej



Map data © OpenStreetMap contributors

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

Temat:

**Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa (Spezja) .
Długość projektowanej drogi ok. 0,400 km.**

Obiekt

Miejscowość: Wolska Dąbrowa

Gmina: Jastrzębia

Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzębia 110 , 26-631 Jastrzębia

Województwo: mazowieckie

Nr działek: : 196, obr. Wolska Dąbrowa (0016)

Adres obiektu budowlanego Wolska Dąbrowa (Spezja)

ZAWARTOŚĆ:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA,

rys nr 1.3 - Przekroje normalno-konstrukcyjne

skali 1 : 50

Data opracowania: 12. 2019r.

II. PROJEKT BUDOWLANY - WYKONAWCZY

PRZEBUDOWY DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

Przebieg i geometria przebudowy drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej w m. Wolska Dąbrowa 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 poprzez pobocza z kruszywa Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 3,50 mb szerokości . , pobocza gruntowe o szerokości lewe 0,75m , prawe 75,00 cm 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 ustalenia 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 posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statyczne wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń ii jakościowych badań geotechnicznych takich jak min.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

2. Droga w profilu podłużnym.

Niweletę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejącej obecnie niwelety podbudowy z kruszywa z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego.

3. Przekroje normalne.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 3,50 mb , strona lewa pobocze o szerokości 0,75 m , strona prawa opaska szer.0,75m. Przekrój normalno - konstrukcyjny pokazano na rysunku nr: 1.3. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

4. Konstrukcja nawierzchni drogi

przekrój: drogowy

jezdni $2 \times 1,75 = 3,50$ m,

szerokość poboczy z kruszywa – strona lewa 0,75 m, strona prawa opaska 0,75m

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego

pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr. 8 cm

Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/63 gr. 15 cm

Warstwa ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem C_{1,5/2} gr. 20 cm

- zjazdy na pola w miejscach ustalonych z właścicielami w trakcie budowy poboczy drogi z kruszywa.

Szczegóły pokazano jest na rysunku nr: 1.2. „Projekt zagospodarowania terenu”, natomiast szczegóły konstrukcyjne zawarte są na rysunku nr: 1.3. „Przekrój normalno-konstrukcyjny”.

5. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie daszkowego spadku nawierzchni 2% w kierunku poboczy. 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.


mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej


mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

I OCHRONY ZDROWIA.

Przebudowa drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa.

Długość projektowanej drogi ok. 0,400 km.

Obiekt

Miejscowość: Wolska Dąbrowa

Gmina: Jastrzębia

Inwestor Gmina Jastrzębia , Jastrzebia 110 , 26-631 Jastrzebia

Województwo: mazowieckie

Nr działek: 196, obr. Wolska Dąbrowa (0016)

Adres obiektu budowlanego Wolska Dąbrowa Spezja

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.

Przebieg i geometria przebudowy drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi wewnętrznej dojazdowej w m. Jedlanka Stara. 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 poprzez pobocza z kruszywa. Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 3,50 m szerokości . , pobocza z kruszywa o szerokości lewe 0,75m ,prawa opaska 50 cm 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

wg dotychczas
tzw.

projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Budowa 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 min.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 3,50 mb. Pobocza obustronne o szerokości 0,5 m.

Przekrój normalno - konstrukcyjny zawarto na rysunku nr: 1.3. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

warstwa ścieralna AC 11 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr. 8 cm
Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/63 gr. 15 cm
Warstwa ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem C_{1,5/2} gr. 20 cm

Konstrukcja pobocza:

5cm – destrukta asfaltowy zamknięty emulsja

10 cm – warstwa mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 fr. 0/31,5

Zjazdy na pola w miejscach ustalonych z właścicielami w trakcie budowy poboczy z kruszywa. Konstrukcję drogi, zaprojektowano, zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rozporządzeniu 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 1999r.). Szczegóły pokazano jest na rysunku nr: 1.2. „Projekt zagospodarowania terenu”, natomiast szczegóły konstrukcyjne zawarte są na rysunku nr: 1.3. „Przekrój normalno-konstrukcyjny”.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych. - brak

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),

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;

- Bezwłocznego 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 robót

UZGODNIENIA

ZAWARTOŚĆ :

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

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Starachowice 15 12 2019

OŚWIADCZENIE

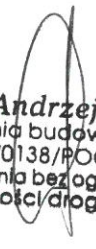
Wykonawca PROJEKTU branża drogowa –
mgr inż. Andrzej Gała

OŚWIADCZA , że :

*„Projekt przebudowy drogi wewnętrznej w m. Wolska Dąbrowa
na działkach 196, obr. Wolska Dąbrowa (0016)
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.*


mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Podpis:

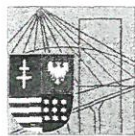

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

STAROSTWO POWIATOWE
W RADOMIU
ul. Tadeusza Mazowieckiego 7, 26-600 Radom
tel. 48 36 55 801, fax 48 36 55 807
e-mail: powiat@radompowiat.pl

Załącznik:

- ***Uprawnienia budowlane Zał. Nr1***
- ***Zaświadczenie o Przynależności do ŚOIIB. Załącznik.Nr2***
- ***Licencja – mapa z zasobów Powiatu Radomskiego. Załącznik Nr3***

ZAŁĄCZNIK NR 9



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 SIIB

dr inż. Stefan Szałkowski

mgr inż. Edmund Pieniążek

mgr inż. Józef Piwko

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

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

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej



**GLÓWNY 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



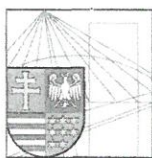
z upoważnienia
GLÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
NACZELNIK WYDZIAŁU REPERTORIUM PRZECZNICTWA
ADMINISTRACJA NADZORU BUDOWLANEGO

Grzegorz Figiel

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. SWK/0138/POOD/07
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 29 listopad 2018

**STAROSTWO POWIATOWE
W RADOMIU**
ul. Tadeusza Mrozowskiego 7, 26-600 Radom
tel. 48 36 55 991, fax 48 36 55 807
e-mail: powiat@radomnowiat.pl

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 SOIIB

mgr inż. Wiesława Sobańska
DYREKTOR BIURA

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. **SWK/0138/POOD/07**
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

mgr inż. Andrzej Gała
uprawnienia budowlane
nr ew. **SWK/0138/POOD/07**
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

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 124013721111000012505214

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