

Zamierzenie budowlane:	WYELIMINOWANIE ODPROWADZANIA ŚCIEKÓW BYTOWYCH Z CENTRUM MIASTA DO WÓD RZEKI POGORIA- ZADANIE V - BUDOWA UKŁADU KANALIZACJI SANITARNEJ I PRZEBUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ - REJON UL. ŁAŃCUCKIEGO, GRANICZNA, ZAGŁĘBIA DĄBROWSKIEGO	
Adres budowli:	MIASTO DĄBROWA GÓRNICZA WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE	
Rodzaj projektu	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY	
Branża:	DROGOWA	
Przedmiot opracowania:	ODBUDOWA UKŁADU DROGOWEGO	TOM III
KOD CPV:	45 233 000 – 9	
Spis zawartości:	str. 3	
Numery ewidencyjne działek:	<u>m. Dąbrowa Górnicza</u> km. 55 Dąbrowa Górnicza działki nr: 37/1, 125/1, 37/6, 48/1, 54/1, 62/1, 78/2, 103/1, 92/1 km. 56 Dąbrowa Górnicza działki nr: 38/7, 38/8 km. 57 Dąbrowa Górnicza działki nr: 76/7, 76/14, 76/6, 47, 44, 2/1, 75/2, 75/1, 20/7, 20/8, 20/9, 63/7, 63/8 km. 58 Dąbrowa Górnicza działki nr: 69/3, 69/1, 33/3, 30/3, 69/2, 34/1, 34/2, 84/3, 33/4, 30/2, 29 km. 59 Dąbrowa Górnicza działki nr: 106, 116, 117/2, 34, 38/4, 37, 57, 58, 60, 61/2, 61/1, 63/3, 63/2, 61/3, 59, 62, 73/1, 104/4, 104/7, 103/4, 103/1, 89, 88, 79/5, 76, 115, 79/6, 88, 36 km. 60 Dąbrowa Górnicza działki nr: 3/1, 50, 4, 5/2, 13/1, 40, 16/1, 20/1, 21/1, 24/1, 36/1, 33, 41, 20/5 km. 61 Dąbrowa Górnicza działki nr: 28/8, 27/1, 25/1, 30/3, 10/2, 9/2, 30/1, 32/1, 2/1, 2/5, 29/2, 29/1, 34, 29/3 km. 62 Dąbrowa Górnicza działki nr: 87, 1/21, 1/11, 2/2 km. 63 Dąbrowa Górnicza działki nr: 102, 78/3, 78/2, 103, 22/1	
Uzgodnienia:	str. 12	
Numer projektu:	286240	

Inwestor:	Gmina Dąbrowa Górnicza ul. Graniczna 21 42-300 Dąbrowa Górnicza	Umowa nr: ZP/211/WIM/09
-----------	--	-----------------------------------

Jednostka projektowa:	<div style="text-align: center;">  Grontmij Polska GRONTMIJ POLSKA Sp. z o. o. ul. Ziębicka 35, 60-164 Poznań T +48 61 86 49 300 F +48 61 86 49 301 E info.pl@grontmij.pl I www.grontmij.pl </div> <div style="text-align: center;"> GRONTMIJ POLSKA Sp. z o. o. Biuro Projektów Transport ul. Sokolska 65, 40-087 Katowice T +48 32 258 31 75 F +48 32 259 97 79 E biuro.transport@grontmij.pl </div>				
Funkcja:	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Nr ewidencyjny IIB	Podpis
Projektant:	inż. Jakub KIWIC	drogowa	SLK/1927/ POOD/07	SLK/BD/5372/ 08	
Opracował:	mgr inż. Maciej GÓRKA	-----	-----		
Opracował:	mgr inż. Aleksander ZIÓŁKOWSKI	-----	-----		
Sprawdził:	mgr inż. Grzegorz KOBYLECKI	drogowa	SLK/2967/ POOD/10	SLK/BD/6865/ 10	

Katowice, kwiecień 2012 r.

O Ś W I A D C Z E N I E

Projekt architektoniczno - budowlany:

ODBUDOWA UKŁADU DROGOWEGO

jest kompletny i został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

inż. Jakub Kiwic, nr upr. SLK/1927/POOD/07

.....
(podpis)

Sprawdzający:

mgr inż. Grzegorz KOBYŁECKI, nr upr. SLK/2967/POOD/10

.....
(podpis)

Katowice, kwiecień 2012 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

STRONA TYTUŁOWA.....	1
OŚWIADCZENIE.....	2
SPIS ZAWARTOŚCI.....	3

CZĘŚĆ OPISOWA

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	5
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	5
2.1. Dokumentacja formalno-prawna	5
2.2. Projekty związane	5
2.3. Dokumenty planowania przestrzennego	6
2.4. Materiały geodezyjne	6
2.5. Badania geotechniczne.....	6
2.6. Ustawy, Rozporządzenia, Wytyczne i Normatywy	6
3. STAN ISTNIEJĄCY	7
3.1. Istniejące zagospodarowanie terenu.....	7
3.2. Warunki gruntowo-wodne.....	8
4. STAN PROJEKTOWANY.....	8
4.1. Przeznaczenie i program użytkowy	8
4.2. Podstawowe parametry techniczne.....	8
4.3. Przebieg dróg w planie	14
4.4. Przebieg dróg w profilu podłużnym	14
4.5. Forma architektoniczna i funkcje przebudowywanego układu drogowego	14
4.6. Sposób spełnienia wymagań dla układu drogowego	14
4.7. Zapewnienie warunków niezbędnych do korzystania przez osoby niepełnosprawne.....	14
4.8. Konstrukcja nawierzchni	15
4.9. Odwodnienie drogi.....	16
4.10. Projektowana zieleni	16
4.11. Dane techniczne charakteryzujące wpływ obiektu na środowisko.....	16
4.12. Charakterystyka energetyczna obiektu budowlanego	17
4.13. Kanały technologiczne.....	17
4.14. Warunki ochrony przeciwpożarowej	17
5. UZGODNIENIA	17
6. UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW	19

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. P/1** Orientacja
- Rys. P/2** Plan sytuacyjny – Arkusz 01
- Rys. P/3** Plan sytuacyjny – Arkusz 02
- Rys. P/4** Plan sytuacyjny – Arkusz 03
- Rys. P/5** Plan sytuacyjny – Arkusz 04
- Rys. P/6** Plan sytuacyjny – Arkusz 05
- Rys. P/7** Plan sytuacyjny – Arkusz 06
- Rys. P/8** Profile podłużne
- Rys. P/9** Profile podłużne
- Rys. P/10** Profile podłużne
- Rys. P/11** Profile podłużne
- Rys. P/12** Profile podłużne
- Rys. P/13** Profile podłużne
- Rys. P/14** Profile podłużne
- Rys. P/15** Profile podłużne
- Rys. P/16** Profile podłużne
- Rys. P/17** Przekroje typowe
- Rys. P/18** Przekroje typowe

OPIS TECHNICZNY

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie stanowi projekt architektoniczno-budowlany - część drogowa - odbudowy sieci ulic po wykonaniu robót wodno – kanalizacyjnych objętych zadaniem V projektu pn.: „Budowa układu kanalizacji sanitarnej i przebudowa kanalizacji deszczowej - rejon ul. Łańcuckiego, Graniczna, Zagłębia Dąbrowskiego”.

Odbudowa sieci ulic ma na celu odtworzenie stanu istniejącego, uzyskanie poprawy parametrów technicznych i estetyki infrastruktury drogowej.

W zakresie przebudowy układu drogowego – objętej zadaniem V roboty obejmują:

- Odbudowę ul. Poniatowskiego,
- Odbudowę ul. Łańcuckiego,
- Odbudowę fragmentów ul. Granicznej,
- Odbudowę ul. Kruczkowskiego,
- Odbudowę ul. Twardej,
- Odbudowę ul. Poniatowskiego boczna II (droga wewnętrzna),
- Odbudowę ul. Żytniej,
- Odbudowę ul. Kraszewskiego,
- Odbudowę ul. Małej,
- Odbudowę ul. Poniatowskiego boczna I (droga wewnętrzna),
- Odbudowę ul. Plater,
- Odbudowę ul. Szytgarskiej,
- Odbudowę ul. Równej,
- Budowę ul. Łańcuckiego bocznej,
- Odbudowę ul. Konarskiego,
- Odbudowę ul. 9 Maja,
- Odbudowę lub budowę chodników, miejsc postojowych, zjazdów, dróg dojazdowych.

Roboty przygotowawcze i dodatkowe obejmują:

- geodezyjne wytyczenie trasy,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją wyszczególnionych w inwentaryzacji zieleni,
- przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne w celu dokładnego zlokalizowania istniejących sieci uzbrojenia terenu,
- w trakcie wykonywania prac budowlanych należy zabezpieczyć systemy korzeniowe, korony i pnie drzew,
- roboty ziemne należy wykonywać tak, aby zapewnić stałe odprowadzenie wód gruntowych i opadowych,
- zabezpieczenia i przebudowę urządzeń uzbrojenia terenu,
- prace w rejonie urządzeń podziemnych należy prowadzić pod nadzorem służb technicznych administratorów sieci,
- istniejące pokrywy studzienek kanalizacyjnych, teletechnicznych, zasuw wodociągowych, hydrantów, zaworów gazowych w jezdni należy dostosować wysokościowo do projektowanych niwelet ulic, chodników,

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

2.1. Dokumentacja formalno-prawna

Podstawą opracowania jest umowa nr **ZP/211/WIM/09**, zawarta 14.05.2010r., pomiędzy Grontmij Polska Sp. z o. o. a Urzędem Miejskim w Dąbrowie Górniczej - Inwestorem wyżej wymienionego zadania.

2.2. Projekty związane

- Projekt pn.: „Wyeliminowanie ścieków bytowych z centrum miasta do wód rzeki Pogoria” – opracowanie Inwest Projekt z roku 2005;

2.3. Dokumenty planowania przestrzennego

- Uchwała Rady Miejskiej DG z dnia 11.03. 2004 r. Nr XXIII/431/2004 "Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowy Górniczej dla terenów położonych w rejonie ulic : Tysiąclecia, Al. J. Piłsudskiego, L. Kruczkowskiego, Al. Zagłębia Dąbrowskiego, Komuny Paryskiej , torów kolejowych PKP Katowice - Warszawa " (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 33 poz. 1069 z dnia 21.04.2004 r.)
- Uchwała Rady Miejskiej DG z dnia 11.03. 2004 r. Nr XXIII/432/2004 "Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowy Górniczej dla terenów położonych w rejonie ulic : J. Poniatowskiego, L. Kruczkowskiego, Al. Zagłębia Dąbrowskiego, Komuny Paryskiej i linii PKP Katowice-Warszawa w dzielnicy REDEN" (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 33 poz. 1070 z dnia 21.04.2004 r.)
- Uchwała Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 23 czerwca 2010 Nr LIII/930/10 "Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowy Górniczej dla terenów położonych w rejonie ulic: Górników Redenu - Konopnickiej - Poniatowskiego - Twardej - Łańcuckiego oraz Królowej Jadwigi" (Dz. Urz. Woj. Śl. Nr 182 poz. 2852 z dnia 13 września 2010 r.)

2.4. Materiały geodezyjne

Mapę do celów projektowych S+W+U+E wykonano w skali 1:500 na podstawie aktualizacji mapy zasadniczej oraz pomiarów bezpośrednich w terenie.

Mapa do celów projektowych spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (§ 5 i 6) oraz Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (§ 9, punkt 4).

2.5. Badania geotechniczne

Dokumentacja geotechniczna została opracowana, jako oddzielny tom dokumentacji i jest zgodna z Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.

2.6. Ustawy, Rozporządzenia, Wytyczne i Normatywy

1. Ustawa Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994 r. z późniejszymi zmianami (Dz. U. Nr 106, poz. 1126 z późniejszymi zmianami),
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami),
3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami),
4. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami),
5. Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 109, poz. 1107),
6. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 110, poz. 1229 z późniejszymi zmianami),
7. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami),
8. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 110, poz. 741 z późniejszymi zmianami),
9. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880),
10. Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (Dz. U. Nr 169, poz. 1386),
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 maja 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 92, poz. 769),

12. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. Nr 25, po. 133),
13. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 2 kwietnia 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (Dz. U. Nr 38, poz. 455),
14. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 126, poz. 839),
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego,
16. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 poz. 1133),
17. 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. Nr 120, poz. 1125),
18. 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),
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 121. poz. 1139).
20. „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” - załącznik do Zarządzenia Nr 6 GDDP z dnia 24.04.1997 r.,
21. „Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych” - załącznik do Zarządzenia Nr 4 GDDP z dnia 23.02.2001 r.,
22. „Wytyczne wzmocniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym” - załącznik do Zarządzenia Nr 8 GDDP z dnia 25.02.2002 r.,
23. „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych - część I, część II” - załącznik do Zarządzenia Nr 10 GDDP z dnia 12.06.2001 r.,
24. Katalog powtarzalnych elementów drogowych „Transprojekt” Warszawa 1979 r.,
25. Katalog szczegółów drogowych - część I CBSiPDMiL „Transprojekt” Warszawa,
26. Katalog szczegółów drogowych ulic, placów i parków miejskich „Centrum Techniki Budownictwa Komunalnego” Warszawa 1987 r.,
27. Polskie Normy, normy branżowe, aprobaty techniczne IBDiM, bezpośrednie uzgodnienia branżowe.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Przedmiotowy teren położony jest w granicach administracyjnych miasta Dąbrowa Górnicza. Inwestycja obejmująca zadanie VI zlokalizowana jest w południowo – zachodniej części miasta na terenie dawnych osad Smugi i Zając pomiędzy istniejącymi torami kolejowymi a al. Piłsudskiego. Teren inwestycji zlokalizowany jest w obszarze zwartej zabudowy miejskiej głównie mieszkalnej, jednorodzinnej. Występują także obiekty użyteczności publicznej, skwery zieleni. W przeważającej większości istniejące ciągi komunikacyjne posiadają nawierzchnię bitumiczną – wyjątek stanowi ul. Łańcuckiego która na przeważającej części posiada nawierzchnię z cegły klinkierowej. W większości przy istniejących ulicach zabudowane są ciągi piesze.

W istniejącym pasie drogowym zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia technicznego:

- sieć energetyczna,
- sieć teletechniczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć gazowa,
- sieć ciepłownicza,
- sieć oświetleniowa.

3.2. Warunki gruntowo-wodne

Podłoże geologiczne do głębokości rozpoznania stanowią utwory czwartorzędowe reprezentowane przez:

- współczesne grunty nasypowe,
- rodzime holocenijskie osady akumulacji rzecznej (rejon ul. Twardej),
- rodzime plejstocenijskie grunty akumulacji wodnolodowcowej.

Wśród dominujących w badanym podłożu plejstocenijskich osadów wodnolodowcowych dominują utwory mało i średnio spoiste wykształcone głównie w postaci pyłów, pyłów piaszczystych i glin pylastych. Podrzednie w kilku miejscach występują również gliny, gliny pylaste zwięzłe i ły pylaste. Lokalnie nawiercono też grunty piaszczyste w postaci zapylonych piasków pylastych.

Utwory rzeczne występują tylko w rejonie ul. Twardej gdzie najprawdopodobniej w przeszłości istniał staw lub przepływał ciek powierzchniowy.

Teren z uwagi na lokalizację (teren zabudowany i zurbanizowany) pokryty jest praktycznie wszędzie nasypami antropogenicznymi.

W trakcie wykonywania badań wodę gruntową nawiercono tylko w otworze w rejonie ul. Twardej gdzie w podłożu występują grunty typowo rzeczne. Wodę nawiercono na głębokości ok. 1,8 mppt i ustabilizowała się na poziomie ok. 1,0 mppt. Ponadto w rejonie ul. Równej i ul. Małej stwierdzono sączenie wody gruntowej. W okresie wzmożonych opadów atmosferycznych mogą lokalnie pojawiać się w wykopach wody opadowe migrujące w głąb podłoża gruntowego. Może to mieć miejsce zwłaszcza przy występowaniu gruntów i nasypów piaszczystych.

Do projektu, zgodnie z Rozporządzeniem 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 - Warszawa 14.06.1999 r.) warunki wodne określono, jako dobre.

Na obszarze na którym zlokalizowana jest projektowana inwestycja warunki gruntowe są korzystne i określa się je jako proste. Planowaną inwestycję dla części drogowej należy zaliczyć do I kategorii geotechnicznej.

Do projektu, na podstawie danych geotechnicznych, zgodnie z Rozporządzeniem 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 - Warszawa 14.06.1999 r.) podłoże pod konstrukcję nawierzchni zakwalifikowano do grupy nośności **G3**.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Przeznaczenie i program użytkowy

Inwestycja odbudowy gospodarki wodno-ściekowej wraz z odbudową dróg służy poprawie warunków i bezpieczeństwa ruchu oraz estetyki infrastruktury drogowej. Elementy przekroju ulic po odbudowie, geometria w planie sytuacyjnym, konstrukcja nawierzchni, profile wysokościowe – zostały zaprojektowane wg uzgodnień z Zarządcą dróg, tj. Wydziałem Komunikacji i Drogownictwa Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej.

Na wszystkich ulicach zaprojektowano całkowitą wymianę nawierzchni – pełna ich renowacja (odtworzenie) była warunkiem posadowienia sieci wodno-kanalizacyjnych w drogach, wydanym przez Zarządcę drogi.

4.2. Podstawowe parametry techniczne

ul. Poniatowskiego – klasa „L” (lokalna)

Pozostaje w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i budowę miejsc postojowych.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR3**.

ul. Łańcuckiego – klasa „L” (lokalna)

Pozostaje w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i budowę miejsc postojowych.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR3**.

ul. Graniczna – klasa „L” (lokalna)

Pozostaje w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR4**.

ul. Kruczkowskiego – klasa „L” (lokalna)

Pozostaje w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Twarda – klasa „L” (lokalna)

Projektuje się jezdnię o szerokości jezdni równej 6,0 m i 3,5 m. Planuje się przebudowę chodników jak i budowę miejsc postojowych.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik kamienny 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR3**.

ul. Poniatowskiego boczna II – droga wewnętrzna

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 4,0 m – zgodnie ze stanem istniejącym.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Żytńia – klasa „D” (dojazdowa)

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 3,0 m – zgodnie ze stanem istniejącym.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Kraszewskiego – klasa „L” (lokalna)

Projektuje się w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR3**.

ul. Mała – klasa „D” (dojazdowa)

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 3,5 m – zgodnie ze stanem istniejącym. Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Poniatowskiego boczna I – droga wewnętrzna

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 3,0 i 2,5 m – zgodnie ze stanem istniejącym. Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

- **Nie określa się**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Plater – klasa „D” (dojazdowa)

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 3,5 m – zgodnie ze stanem istniejącym. Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Szttygarska – klasa „D” (dojazdowa)

Projektuje się w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 5,5 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Kraszewskiego boczna (ZJ23) – droga wewnętrzna

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 4,5 m.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

- **Nie określa się**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Równa – klasa „D” (dojazdowa)

Projektuje się w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 5,5 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=30 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Łańcuckiego boczna (ZJ20A) – droga wewnętrzna

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 6,0 m.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

- **Nie określa się**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Konarskiego – klasa „L” (lokalna)

Projektuje się w swoim dotychczasowym przekroju, tj. dwupasowym o szerokości jezdni równej 6,0 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy 15x30x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 12 cm ponad jezdnię.

Na zjazdach do posesji zastosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15 wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. 9 Maja – klasa „L” (lokalna)

Projektuje się o szerokości jezdni równej 4,5 m. Planuje się przebudowę chodników jak i zjazdów do posesji.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

Określona na podstawie Rozporządzenia 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 43/99 poz. 430):

- **Vp=40 km/h**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

ul. Kruczkowskiego boczna (ZJ24) – droga wewnętrzna

Projektuje się ją jako ciąg pieszo – jezdny, o szerokości 4,5 m.

Jako ograniczenie projektowanej jezdni stosowano krawężnik betonowy najazdowy 15x22x100 cm na podsypce cem.-piask. i ławie z betonu C12/15, wyniesiony 4 cm ponad jezdnię.

Prędkość projektowa

- **Nie określa się**

Nośność nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni przyjęto dla dopuszczalnego (Dz. U. Nr 43/99 poz. 430) nacisku pojedynczej osi pojazdu (kN) równy **100 kN/oś** oraz dla kategorii ruchu **KR2**.

Warunki dla nawierzchni oraz podłoża

Podłoże pod konstrukcję nawierzchni zakwalifikowano do grupy nośności **G3**.

Konstrukcja nawierzchni dróg powinna być wykonana na podłożu niewysadzinowym o grupie nośności G1 charakteryzującym się wtórnym modułem odkształcenia $E_2 \geq 120 \text{ MPa}$ i wskaźnikiem zagęszczenia $I_s \geq 1,03$ dla kategorii ruchu KR3 i KR4 oraz odpowiednio $E_2 \geq 100 \text{ MPa}$ i $I_s \geq 1,00$ dla kategorii ruchu KR2.

Doprowadzenie podłoża nawierzchni grupy nośności G3 do grupy nośności G1 uzyskano poprzez wymianę warstwy gruntu podłoża nawierzchni na warstwę gruntu niewysadzinowego. Warstwa wymiany gruntu zawiera się w 25 cm warstwie mrozochronnej oraz w warstwie wzmacniającej.

Zaprojektowane pochylenie skarp nasypów i wykopów wynosi 1:1,5.

Na przejściach dla pieszych zastosowano wyniesienie krawężnika 2 cm. W przypadku chodników, jako ograniczenie nawierzchni brukowanej zastosowano obrzeże betonowe 8x30x100 cm, wyniesione max. 3 cm. Pod obrzeżem zastosowano ławę betonową z oporem, grubości 10 cm, z betonu C12/15.

Długości przebudowywanych ulic:

▪ ul. Poniatowskiego	841,33 m,
▪ ul. Łańcuckiego	709,80 m,
▪ ul. Graniczna	169,97 m,
▪ ul. Graniczna północna	127,30 m,
▪ ul. Kruczkowskiego	593,43 m,
▪ ul. Twardej	249,85 m,
▪ ul. Poniatowskiego boczna II (droga wewnętrzna)	148,77 m,
▪ ul. Żytniej	160,89 m,
▪ ul. Kraszewskiego	519,47 m,
▪ ul. Małej	195,88 m,
▪ ul. Poniatowskiego boczna I (droga wewnętrzna)	275,20 m,
▪ ul. Plater	102,50 m,
▪ ul. Sztygarskiej	71,00 m,
▪ ul. Kraszewskiego boczna (ZJ23)	38,52 m,
▪ ul. Równej	166,85 m,

▪ ul. Łańcuckiego bocznej (ZJ20A)	210,59 m,
▪ ul. Konarskiego	253,82 m,
▪ ul. 9 Maja	254,34 m,
▪ ul. Kruczkowskiego boczna (ZJ24)	77,81 m,

4.3. Przebieg dróg w planie

Przebieg dróg w planie nie ulega zmianie w stosunku do stanu istniejącego. Lokalne odejścia w przebiegu krawężnika wynikają z wprowadzenia korekt łuków przebiegu ulic, ujednolicenia szerokości przekroju, korekty łuków skrzyżnych na skrzyżowaniach.

4.4. Przebieg dróg w profilu podłużnym

Profile podłużne odbudowywanych ulic zostały dostosowane do istniejących rzędnych wysokościowych jezdni.

4.5. Forma architektoniczna i funkcje przebudowywanego układu drogowego

Projektowana odbudowa sieci ulic nie ingeruje w dotychczasowe zagospodarowanie terenu.

Projektowany niwelety ulic zaprojektowana zostały z uwzględnieniem istniejących rzędnych wysokościowych jezdni.

Podstawową funkcją nowego układu drogowego jest zapewnienie kierującym i podróżnym przemieszczanie się w warunkach możliwie najbezpieczniejszych. Warunki użytkowe w zakresie usuwania ścieków i wody opadowej spełniono projektując odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne oraz odwodnienie jezdni za pomocą wpustów ulicznych z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej.

Rozwiązania projektu uwzględniają dostęp do dróg publicznych, urządzeń związanych z bieżącą obsługą sieci kanalizacyjnych - wszystkim osobom występującym w zasięgu oddziaływania, poprzez zaplanowanie zjazdów zgodnie z istniejącym zagospodarowaniem terenu.

Wymagania podstawowe dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji spełniono uwzględniając geotechniczne warunki posadowienia oraz warunki techniczne, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne.

4.6. Sposób spełnienia wymagań dla układu drogowego

Rozwiązania projektu uwzględniają dostęp do dróg publicznych wszystkim osobom występującym w zasięgu oddziaływania poprzez zaplanowanie zjazdów zgodnie z istniejącym bądź planowanym zagospodarowaniem terenu (dla którego wydano warunki zabudowy lub pozwolenia na budowę).

Wymagania podstawowe dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji spełniono uwzględniając geotechniczne warunki posadowienia oraz warunki techniczne, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne, z uwzględnieniem kategorii ruchu określonych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Bezpieczeństwo użytkowania spełniono poprzez zaprojektowanie geometrii układu drogowego w zakresie wysokościowym (równość podłużna i poprzeczna) oraz sytuacyjnym, a także konstrukcji nawierzchni (w tym wymagania dotyczące zagęszczenia podłoża oraz jakości materiałów) zgodnie z warunkami technicznymi, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne oraz zaprojektowanie docelowej organizacji ruchu zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

Odprowadzenie wody opadowej z powierzchni jezdni, chodników oraz zatoki autobusowej zaprojektowano poprzez wpusty uliczne krawężnikowe oraz przykrawężnikowe. Wpusty uliczne, ze względów bezpieczeństwa lokalizowane są poza przejściami dla pieszych.

4.7. Zapewnienie warunków niezbędnych do korzystania przez osoby niepełnosprawne

Niezbędne warunki do korzystania z układu drogowego przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich uzyskano przez obniżenie krawężników na przejściach dla pieszych. W obszarze przejść dla pieszych zastosowano tzw. kostkę integracyjną, o fakturze wyraźnie odmiennie od standardowej, która pozwoli osobom niewidomym lub niedowidzącym na łatwą ich lokalizację.

4.8. Konstrukcja nawierzchni

❖ **Konstrukcja nawierzchni jezdni kategorii KR4: ul. Graniczna**

- 4 cm - warstwa ścieralna - SMA
 - 8 cm - warstwa wiążąca - AC W
 - 11 cm - podbudowa zasadnicza - AC P
 - 20 cm - podbudowa pomocnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 43 cm
- 25 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 68 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni jezdni kategorii KR3:**

ul. Poniatowskiego, Kraszewskiego, Twarda, Łańcuckiego

- 4 cm - warstwa ścieralna - SMA
 - 6 cm - warstwa wiążąca - AC W
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza - AC P
 - 20 cm - podbudowa pomocnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 38 cm
- 25 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 63 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni jezdni kategorii KR2:**

ul. Konarskiego, 9 Maja, Kruczkowskiego,

- 4 cm - warstwa ścieralna - SMA
 - 8 cm - podbudowa zasadnicza - AC P
 - 20 cm - podbudowa pomocnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 32 cm
- 25 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 57 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni jezdni kategorii KR2:**

ul. Plater, Poniatowskiego Boczna I, Mała, Poniatowskiego Boczna II, Łańcuckiego Boczna Żytnia, Sztygarska, Równa, Kraszewskiego Boczna, Kruczkowskiego Boczna

- 8 cm - warstwa ścieralna - kostka betonowa koloru szarego
 - 3 cm - podsypka cementowo - piaskowa 1: 4
 - 20 cm - podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 31 cm
- 25 cm - warstwa mrozoochronna - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 56 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni chodnika**

- 8 cm - warstwa ścieralna - kostka betonowa koloru szarego
 - 3 cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4
 - 20 cm - podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 31 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni zjazdu**

- 8 cm - warstwa ścieralna - kostka betonowa koloru bordowego
 - 3 cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4
 - 35 cm - podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana 0/31,5
- RAZEM: 46 cm**

❖ **Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych**

- 8 cm - warstwa ścieralna - kostka betonowa koloru szarego
 - 3 cm - podsypka cementowo - piaskowa 1:4
 - 35 cm - podbudowa zasadnicza - kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie
- RAZEM: 46 cm**

Ze względu na występowanie w podłożu gruntów wysadzinowych zaliczonych do grupy nośności G3 pod każdą konstrukcją nawierzchni (oprócz chodnika) należy wykonać warstwę wzmacniającą z mieszanki niezwiązanej 0/16 o grubości 20 cm.

4.9. Odwodnienie drogi

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego drogi zaprojektowano wpusty uliczne (krawężnikowe oraz przykrawężnikowe). Lokalizację wpustów wraz z określeniem rzędnej wysokościowej kratki przedstawiono na rysunku planu sytuacyjnego. Wpusty zlokalizowano poza obszarami przejść dla pieszych, (tj. przed przejściami od strony napływu wody) oraz w miarę możliwości poza obszarami zjazdów. Istniejące wpusty deszczowe przeznacza się do likwidacji.

Z uwagi na lokalnie występujące sączenia w podłożu ul. Twardej zastosowano dren francuski w geowłókninie.

Geosyntetyk do drenu powinien być wykonany z polipropylenu, jako igłowany, nietkany (non wovens), aby materiał posiadał właściwości dyfuzyjne, pozwalające na swobodny przepływ wody. Właściwości materiału powinny pozostawać niezmiennymi w stanie suchym jak i wilgotnym oraz zapewniać wieloletnią żywotność, w tym odporność na agresywne środowiska chemiczne, gnicie i grzyby.

PARAMETRY TECHNICZNE:

Klasa wg. międzynarodowej klasyfikacji CBR		min.	4
Siła przy przebiciu (metoda CBR)	N	min.	3000
Wytrzymałość na rozciąganie: wzdłuż / wszerz pasma wyrobu	kN/m	min.	18/18
Wydłużenie: wzdłuż / wszerz pasma wyrobu	%	max.	60/60

Geosyntetyk przeznaczony do ujętego w niniejszym projekcie zastosowania powinien charakteryzować się w zakresie transportu wody następującymi parametrami:

Wskaźnik prędkości przepływu wody w kierunku prostopadłym do powierzchni wyrobu przy $\Delta H=50$ mm	m/s	-	0,04
Zdolność przepływu wody w płaszczyźnie wyrobu przy gradiencie hydraulicznym 1 i nacisku 20 kPa	$m^2/s \cdot 10^{-7}$	min.	13
Zdolność przepływu wody w płaszczyźnie wyrobu przy gradiencie hydraulicznym 1 i nacisku 100 kPa	$m^2/s \cdot 10^{-7}$	min.	5
Zdolność przepływu wody w płaszczyźnie wyrobu przy gradiencie hydraulicznym 1 i nacisku 200 kPa	$m^2/s \cdot 10^{-7}$	min.	3
Umowny wymiar porów $O_{90\%}$ (ISO 12956)	μm	max.	70

Pozostałe parametry:

Masa powierzchniowa	g/m^2	ok.	250
---------------------	---------	-----	-----

4.10. Projektowana zielen

Po zakończeniu prac budowlanych pas terenu wokół inwestycji należy pokryć warstwą humusu grubości 10 cm i obsiać mieszankami traw szybko rosnących i tworzących gęstą i zwartą darninę, oraz charakteryzujących się znaczną odpornością na zasolenie.

4.11. Dane techniczne charakteryzujące wpływu obiektu na środowisko

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie istniejącej, ale będącej lokalnie w złym stanie technicznym jezdni przyczyni się do zmniejszenia jej negatywnego oddziaływania na środowisko w jej sąsiedztwie.

Efekt płynności jazdy będzie zmniejszenie ilości emitowanych zanieczyszczeń do powietrza oraz hałasu.

Substancje zanieczyszczające powietrze będą stanowiły produkty uboczne ze spalania paliw, a wśród nich substancje szkodliwe dla człowieka: tlenek węgla, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, pył zawieszony oraz węglowodory alifatyczne.

Realizacja analizowanej inwestycji stwarzać może niekorzystne oddziaływanie na wody powierzchniowe, podziemne oraz środowisko gruntowo-wodne. Źródłem zanieczyszczeń będą głównie spływy opadowe i roztopowe z przebudowanej drogi, a także chemikalia używane

do przeciwdziałania zimowej śliskości na jezdni oraz wymywany materiał zastosowany do budowy drogi. Nie można również pominąć potencjalnej możliwości przedostania się substancji niebezpiecznych rozlanych na skutek wypadków drogowych.

Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie eksploatowanej drogi na wody podziemne i powierzchniowe, droga ta odwodniona będzie za pomocą wpustów ulicznych z osadnikami, których prawidłowa eksploatacja spowoduje redukcję zawieszin oraz substancji ropopochodnych w wodach opadowych.

W trakcie realizacji inwestycji, a także podczas eksploatacji przebudowanej drogi powstawać będą minimalne ilości odpadów, których zagospodarowanie nie stanowi zagrożenia dla środowiska. Będą to w szczególności odpady rozbiórkowe. W trakcie eksploatacji odpady o analogicznym charakterze będą powstawać przy okresowych remontach. W toku codziennej eksploatacji powstanie niewielka ilość odpadów typu komunalnego oraz szlamu i piasku z czyszczenia sieci kanalizacyjnej, a także odpady związane z utrzymaniem oświetlenia drogowego.

Podczas realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić czasowe uciążliwości wynikające z prac budowlanych związanych ze wzrostem zapylenia oraz emisją spalin z transportu materiałów budowlanych i sprzętu. Emisje te będą miały charakter niezorganizowany i będą trwały tylko do zakończenia prac budowlanych. Negatywne oddziaływanie na środowisko zminimalizuje właściwa organizacja zaplecza technologicznego oraz prowadzonych prac.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie poza istniejącymi i proponowanymi obszarami sieci NATURA 2000.

Zgodnie z Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach stwierdzono braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji – pismo z dn. 13.06.2011 r. L.dz. WOOŚ.4210.20.2011.AD.

4.12. Charakterystyka energetyczna obiektu budowlanego

Nie dotyczy.

4.13. Kanały technologiczne

Projektowana kanalizacja teletechniczna spełnia wymogi jak dla kanałów technologicznych zgodnie z art. 4 ust 15a Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. z 2007, Nr 19, poz. 115 z późn. Zm.) oraz Ustawą z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U. Nr 106, poz. 675). Przewiduje się, iż zostanie ona wykorzystana dla sieci szerokopasmowej opartej na mikrorurkach, w których możliwe będzie prowadzenie światłowodów i innych kabli teletechnicznych i energetycznych także tych niezwiązanych z zarządzaniem ruchem kołowym lub drogami. Rozwiązanie takie jest zgodne z zapisami pisma Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej z dnia 04.11.2010 r. nr WUA.0717-371/2010.

Na etapie opracowywania niniejszego projektu nie uzyskano informacji by jakiegokolwiek firmy zewnętrzne (poza Urzędem Miejskim w Dąbrowie Górniczej oraz podmiotami działającymi z jego upoważnienia) były zainteresowane korzystaniem z niniejszej kanalizacji.

4.14. Warunki ochrony przeciwpożarowej

Projektowany układ drogowy jak i szerokości zjazdów do posesji umożliwią dostęp do budynków służbom ratowniczym.

5. UZGODNIENIA

Opinia geometrii drogi – pismo Wydziału Komunikacji i Drogownictwa Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej z dn. 17.12.2010 r. L.dz. WKD.5512-259/10.

Uzgodnienie projektu budowlanego odbudowy układu drogowego - pismo Wydziału Komunikacji i Drogownictwa Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej z dn. 20.03.2012 r. L.dz. WKD.7214.108.2012.K.

Prezydent Miasta
DĄBROWA GÓRNICZA

Dąbrowa Górnicza, dnia 17.12.2010 r.

WKD.5512-263/10

Grontmij Polska Sp. z o.o.
Biuro Projektów Transport
ul. Sokolska 65
40-087 Katowice

Działając na podstawie art. 10 ust. 5 i 6 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. Nr 108 poz. 908 z 2005 r. z późn. zm.), art. 20 Ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2007r. nr 19 poz. 115 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt. 6) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania tego nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r.), po rozpatrzeniu wniosku o zaopiniowanie geometrii ulic: Łańcuckiego, Granicznej, Zagłębia Dąbrowskiego, Sztugarskiej, Równej, Kraszewskiego, 9 – go Maja, Kruczkowskiego, Poniatowskiego, Małej, Twardej, Plater, Żytniej w Dąbrowie Górniczej

o p i n i u j e p o z y t y w n i e

geometrię ulic: Łańcuckiego, Granicznej, Zagłębia Dąbrowskiego, Sztugarskiej, Równej, Kraszewskiego, 9 – go Maja, Kruczkowskiego, Poniatowskiego, Małej, Twardej, Plater, Żytniej w Dąbrowie Górniczej - Wykonanie aktualizacji dokumentacji projektowej z doprojektowaniem nowych ulic dla zadania inwestycyjnego pn.: „Wyeliminowanie odprowadzania ścieków bytowych z centrum miasta do wód rzeki Pogoria” z następującymi uwagami:

- opiniuje się pozytywnie – Plan sytuacyjny – Arkusz 01 – wariant 2 (ulice: E. Plater, Poniatowskiego – boczna, Mała, Kraszewskiego, Żytnia),
- opiniuje się pozytywnie – Plan sytuacyjny – Arkusz 02 (ulice: Poniatowskiego – boczna, Mała, Kraszewskiego, Równa, Konarskiego, 9 – go Maja)
- opiniuje się pozytywnie projekt miejsc postojowych w ciągu ulicy Łańcuckiego zawartego w planie sytuacyjnym – Arkusz 03 – wariant 1 oraz rozwiązanie miejsc postojowych w ciągu ulicy Twardej zawartego w planie sytuacyjnym – Arkusz 03 – wariant 2 (ulice: Łańcuckiego, Twarda, Poniatowskiego – boczna II),
- opiniuje się pozytywnie – Plan sytuacyjny – Arkusz 04 – wariant 2 (ulice: Łańcuckiego, Konarskiego, Równa, Kraszewskiego, 9 – go Maja, ul. Twarda) – miejsca postojowe w ciągu ulicy Twardej zaprojektować jak w planie sytuacyjnym – Arkusz 03 – wariant 2,
- opiniuje się pozytywnie – Plan sytuacyjny – Arkusz 05 (ulice: Kruczkowskiego),
- opiniuje się pozytywnie – Plan sytuacyjny – Arkusz 06 (ulice: Graniczna, Twarda).

Zadanie należy realizować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz. U. z 1999r. nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Celem uzyskania zgody na lokalizację obiektów budowlanych należy wystąpić z wnioskiem do Zarządcy Drogi o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej.

Sup. Prezydenta Miasta
Dąbrowy Górniczej
NACZELNIK
WYDZIAŁ KONTROLI I DROGOWNICTWA
Stefan Muszyński

Otrzymują:

1. Adresat
2. WKD. – a/a

41-300 Dąbrowa Górnicza
ul. Graniczna 21Centrala tel. (+48 32) 295 67 00
Sekretariat: tel. (+48 32) 295 67 14
fax (+48 32) 295 96 77e-mail: prezydent@dabrowa-gornicza.pl
www.dabrowa-gornicza.pl

Urząd Miejski
W DĄBROWIE GÓRNICZEJ

Wydział Komunikacji i Drogownictwa



WKD.7214. 108.2012.K

Dąbrowa Górnicza 2012-03-20



Grontmij Polska sp. z o.o.
ul. Bukowińska 22 B
02-703 Warszawa

W odpowiedzi na pismo nr GP/T/286240/770/12/JK dnia 28.02.2012 r. Urząd Miejski Wydział Komunikacji i Drogownictwa opiniuje pozytywnie przedłożony projekt odbudowy układu drogowego dla zadania pn. „Wyeleminowanie odprowadzenia ścieków bytowych z centrum miasta do wód rzeki Pogoria” z następującą uwagą:

- Zjazdy zaprojektować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. nr 43, poz. 430).

WACZEŁNIK
WYDZIAŁ KOMUNIKACJI I DROGOWNICTWA
Stefan Muszyński

Otrzymują:

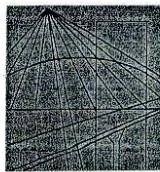
1. Strona
2. WKD a/a



41-300 Dąbrowa Górnicza
ul. Graniczna 21

Tel. (+48-32) 295 68 62
Fax (+48-32) 295 67 92
e-mail: komunikacja@dabrowa-gornicza.pl
www.dabrowa-gornicza.pl

6. UPRAWNIENIA PROJEKTANTÓW



Ś L Ą S K A
O K R Ę G O W A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

SLK/OKK/7131/1927/07

Katowice, dnia 20 grudnia 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust.2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB

n a d a j e

Panu(i) Jakubowi Kiwic

Inż. budownictwa

ur. dnia 06 lipca 1977 w Świętochłowicach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny SLK/1927/POOD/07

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Jakub Kiwic** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej**.

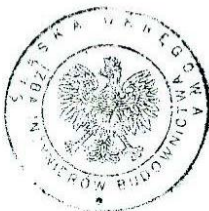
Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan(i) Jakub Kiwic
Katowicka 59 A/8
41-600 Świętochłowice
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz
2.
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
Mgr inż. Tadeusz Lipiński

z a k r e s:

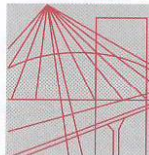
Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Jakub Kiwic** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń.**

Zgodnie z § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie niniejsze uprawnienia uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
ŚLĄSKIEJ OKRĘGOWEJ ZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz



Ś L Ą S K A
O K R Ę G O W A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Katowice, 30 stycznia 2012 r.

Pani/Pan **Jakub Kiwic**
ul. Katowicka 59 A/8
41-600 Świętochłowice

ZAŚWIADCZENIE

Pani/Pan **Kiwic Jakub**
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa o numerze ewidencyjny **SLK/BD/5372/08**
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 28.02.2013 r.


mgr inż. **Franciszek BUSZKA**

40-026 KATOWICE ul. Podgórna 4 tel./fax 32 2554552, 32 6080722 e-mail: biuro@slk.pib.org.pl www.slk.pib.org.pl



SLK/OKK/7131/2967/10

Katowice, dnia 20 maja 2010 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB n a d a j e

Panu(i) Grzegorzowi Kobyłecki

Mgr inż. budownictwa
ur. dnia 26 marca 1978 w Jaworznie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny SLK/2967/POOD/10

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Grzegorz Kobyłecki** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej**.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan(i) Grzegorz Kobyłecki
Tysiąclecia 12/22
43-603 Jaworzno
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.
Mgr inż. Piotr Szatkowski
2.
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

zakres:

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie **Pan(i) Grzegorz Kobylecki** jest uprawniony(a) w specjalności **drogowej** do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
- 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń.

Na podstawie §15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

mgr inż. Piotr SZATKOWSKI



Katowice, 9 sierpnia 2011 r.

Pani/Pan **Grzegorz Kobylecki**

al. Tysiąclecia 12/22

43-604 Jaworzno

ZAŚWIADCZENIE

Pani/Pan **Kobylecki Grzegorz**

jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa o numerze ewidencyjnym **SLK/BD/6865/10**
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 30.09.2012 r.


mgr inż. Przemysław B. SZKA

40-026 KATOWICE, ul. Podgórna 4 tel./fax 032 2554552, 032 6080722 www.oib.katowice.pl