SPIS TOMÓW PROJEKTU BUDOWLANEGO

Tom I	Projekt zagospodarowania terenu
Tom II	**Projekt architektoniczno-budowlany**
Tom III	Projekt techniczny
Tom IV	Załączniki projektu budowlanego

SPIS TREŚCI

Tom II - Projekt architektoniczno-budowlany

Spis treści

I. CZĘŚĆ OPISOWA....5
1. Przedmiot zamierzenia budowlanego i kategoria obiektu budowlanego....5
2. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego....5
2.1. Przyjęte parametry techniczne projektowe drogi wewnętrznej (odbudowa)....5
2.2. Rozwiązania sytuacyjne....6
Przebieg trasy w planie....6
Zjazdy....7
Mijanki....9
Pobocza....10
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu....10
2.3. Rozwiązania wysokościowe....10
2.4. Konstrukcje nawierzchni....11
2.5. Odwodnienie drogi....12
Rowy przydrożne....12
2.6. Obiekty inżynierskie....13
3. Kategoria geotechniczna....13
4. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie....14
4.1. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków oraz wód opadowych....14
4.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się....14
4.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów....14
4.4. Właściwości akustyczne oraz emisje drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń....14
4.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne....14

II. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA I UPRAWNIENIA.....15
III. OPINIA GEOTECHNICZNA.....18
IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....19
1. Profil podłużny rys. 3.1-3.4.....
2. Przekroje normalne rys. 4.1-4.3.....

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot zamierzenia budowlanego i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej odbudowy drogi gminnej długości 2+902.51, realizowanej w ramach inwestycji pn. „Odbudowa drogi gminnej w granicach działki nr 108, 147, 155, 176, 177 obręb Niedaszów i w granicach działki nr 351, 352, 348 obręb Targoszyn", w obszarze działek nr 108, 131, 147, 155, 177 obręb nr 0008 Niedaszów, nr 351, 352, 348 obręb 0011 Targoszyn, gm. Mściwojów, powiat jaworski, województwo dolnośląskie. Obiekty budowlane zostały zaliczone do XXV kategorii obiektu budowlanego.

2. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

2.1. Przyjęte parametry techniczne projektowe drogi wewnętrznej (odbudowa)

Odcinek nr 1, odcinek nr 2:

- Klasa techniczna drogi: D
- Prędkość projektowa: V_p = 30 km/h
- Liczba jezdni głównych i pasów ruchu: przekrój dwukierunkowy 1/1 (1 pas ruchu)
- Rodzaj przekroju: drogowy jednostronnie pochylony
- Szerokość jezdni: 4.00 m, 3.50 m (zgodnie z PZT)
- Szerokość jezdni w miejscu mijanek: 6.00 m
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza utwardzonego: 0.75 m, 0.50 m (zgodnie z PZT)
- Kategoria ruchu: KR 1
- Spadek podłużny: od 0.3% do 4.5%.

Odcinek nr 3:

- Klasa techniczna drogi: D
- Prędkość projektowa: V_p = 30 km/h
- Liczba jezdni głównych i pasów ruchu: przekrój dwukierunkowy 1/1 (1 pas ruchu)

- Rodzaj przekroju: drogowy jednostronnie pochylony
- Szerokość jezdni: 3.00 m,
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza utwardzonego: 0.75 m, 0.50 m (zgodnie z PZT)
- Kategoria ruchu: KR 1
- Spadek podłużny: od 0.3% do 3.0%.

Odcinek nr 4:

- Klasa techniczna drogi: D
- Prędkość projektowa: V_p = 30 km/h
- Liczba jezdni głównych i pasów ruchu: przekrój dwukierunkowy 1/1 (1 pas ruchu)
- Rodzaj przekroju: drogowy jednostronnie pochylony
- Szerokość jezdni: 4.00 m,
- Pochylenie poprzeczne na prostej: 2%
- Pochylenie poprzeczne na łuku: 2%
- Szerokość pobocza utwardzonego: do 0.50 m (zgodnie z PZT)
- Kategoria ruchu: KR 1
- Spadek podłużny: od 0.3% do 3.8%.

2.2. Rozwiązania sytuacyjne

Przebieg trasy w planie

Odbudowywane odcinki drogi gminnej nr 110655D znajdują się w granicach administracyjnych powiatu jaworskiego, gminy Mściwojów. Trasa odbudowywanych odcinków drogi przebiega po terenie równinnym, gdzie otaczające je tereny stanowią pola uprawne i grunty leśne.
Wszystkie cztery odcinki odbudowywanej drogi zaprojektowano jak dla klasy D jako: przekrój dwukierunkowy 1/1, gdzie, szerokość pasa ruchu na jezdni z jednym pasem ruchu (w obu kierunkach) powinna być mniejsza niż suma szerokości dwóch pasów ruchu, ale nie mniejsza niż 3,00 m.

Droga będzie o stałych szerokościach nawierzchni 4.00 m, (3.00 m dla odcinka nr 3); z obustronnym poboczem szerokości 0.50-0.75 m dla odcinków od nr 1 do nr 3; z obustronnym poboczem szerokości do 0.5 m dla odcinka nr 4; dla odcinka nr 1 z czterema mijankami po lewej stronie: M-4 w km 1+085.66, M-5 w km 1+314.15, M-6 w km 1+428.96, M-7 w km 1+671.32 i z czterema mijankami po prawej stronie: M-1 w km 0+286.63, M-2 w km 0+657.72, M-3 w km 0+837.01, M-8 w km 1+934.36.

Odcinek nr 1

Projektowany odcinek składa się z dwudziestu dwóch odcinków prostych i dwudziestu jeden łuków poziomych w planie o R_{min}=5 m i R_{max}=5000 m, jego długość to około 1945 m.

Odcinek nr 2

Projektowany odcinek składa się z jednego odcinka prostego, jego długość to około 91 m.

Odcinek nr 3

Projektowany odcinek składa się z trzech odcinków prostych i dwuch łuków poziomych w planie o R_{min}=7 m i R_{max}=500 m, jego długość to około 119 m.

Odcinek nr 4

Projektowany odcinek składa się z dziesięciu odcinków prostych i dziewięciu łuków poziomych w planie o R_{min}=30 m i R_{max}=800 m, jej długość to około 748 m.

Zjazdy

Aby umożliwić skomunikowanie terenów przyległych do odbudowywanej drogi zakłada się wykonanie odbudowy i budowy zjazdów. Na podstawie „WT" i „Wytycznych projektowania zjazdów, wyjazdów oraz wjazdów na drogach zamiejskich i ulicach, WR-D-33", zjazdy zaprojektowano jako: zjazdy zwykłe klasy E, pojazd miarodajny przyjęto CR2 – ciągnik rolniczy z dwiema przyczepami, zagospodarowanie nieruchomości gruntowej na jaką będzie zjazd przyjęto R – tereny rolnicze. Nawierzchnie zjazdów zaprojektowano z masy bitumicznej, o szerokości 4.00 m, ponadto wszystkie przecięcia krawędzi jezdni zjazdów z masy bitumicznej wyokrąglono łukiem kołowym o promieniach: 3.00 m i 5.00 m. Wszystkie zjazdy dostosowano wysokościowo do projektowanej niwelety drogi.

Odcinek nr 1

Zestawienie zjazdów (bez przepustów):

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+201.46	masa bitumiczna	P	13.5

Z-2	0+238.03	masa bitumiczna	P	21
Z-3	0+261.16	masa bitumiczna	P	30
Z-4	0+445.44	masa bitumiczna	P	30
Z-5	0+518.74	masa bitumiczna	P	10.5
Z-6	0+592.86	masa bitumiczna	P	15.5
Z-7	0+633.81	masa bitumiczna	P	21.5
Z-8	0+737.73	masa bitumiczna	P	20
Z-9	0+749.73	masa bitumiczna	P	20
Z-10	0+802.17	masa bitumiczna	P	20
Z-11	1+048.26	masa bitumiczna	L	18.5
Z-12	1+216.50	masa bitumiczna	L	24.5
Z-13	1+228.50	masa bitumiczna	L	24
Z-14	1+268.17	masa bitumiczna	L	22.5
Z-15	1+523.35	masa bitumiczna	L	14
Z-16	1+646.33	masa bitumiczna	L	14
Z-17	1+824.53	masa bitumiczna	L	15.5

Zestawienie zjazdów (z przepustami):

ZR-1	1+660.40	masa bitumiczna	P	20
ZR-2	1+803.97	masa bitumiczna	P	26
ZR-3	1+832.52	masa bitumiczna	P	24.5
ZR-4	1+973.88	masa bitumiczna	P	26

Odcinek nr 3

Zestawienie zjazdów (bez przepustów):

L.p.	**Kilometraż**	**Rodzaj nawierzchni**	**Strona**	**Powierzchnia [m2]**
Z-1	0+043.67	masa bitumiczna	L	7

Odcinek nr 4

Zestawienie zjazdów (bez przepustów):

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
Z-1	0+096.92	masa bitumiczna	L	2.5
Z-2	0+096.92	masa bitumiczna	P	2
Z-3	0+108.92	masa bitumiczna	L	2.5
Z-4	0+499.07	masa bitumiczna	P	8.5
Z-5	0+511.07	masa bitumiczna	P	8.5
Z-6	0+545.53	masa bitumiczna	L	7.5
Z-7	0+557.53	masa bitumiczna	L	8.5
Z-8	0+571.90	masa bitumiczna	P	8
Z-9	0+620.14	masa bitumiczna	P	10
Z-10	0+632.14	masa bitumiczna	P	9
Z-11	0+656.46	masa bitumiczna	L	5.5
Z-12	0+670.37	masa bitumiczna	L	6
Z-13	0+679.45	masa bitumiczna	P	5
Z-14	0+697.04	masa bitumiczna	P	3
Z-15	0+727.09	masa bitumiczna	P	10
Z-16	0+748.08	masa bitumiczna	P	12

Mijanki

Aby umożliwić łatwiejsze poruszanie się pojazdów po odbudowywanej drodze, na odcinku nr 1 zaprojektowano osiem mijanek, o długości 30.00 m każda. Odstęp między mijankami jest nie większy niż 250 m. Nawierzchnie mijanek zaprojektowano z masy bitumicznej, o łącznej szerokości jezdni 6.00 m, ponadto wszystkie przecięcia krawędzi jezdni mijanek z masy bitumicznej wykonano skosem 1 do 7. Wszystkie mijanki dostosowano wysokościowo do projektowanej niwelety i otaczającego terenu.

Zestawienie mijanek przewidzianych do budowy w ramach odbudowy drogi:

L.p.	Kilometraż	Rodzaj nawierzchni	Strona	Powierzchnia [m2]
M-1	0+286.63	masa bitumiczna	P	68
M-2	0+657.72	masa bitumiczna	P	68.5
M-3	0+837.01	masa bitumiczna	P	68
M-4	1+085.06	masa bitumiczna	L	68
M-5	1+314.15	masa bitumiczna	L	68
M-6	1+428.96	masa bitumiczna	L	68
M-7	1+671.32	masa bitumiczna	L	68
M-8	1+934.36	masa bitumiczna	P	68

Pobocza

Wzdłuż odbudowywanej drogi zaprojektowano obustronne utwardzone pobocza szerokości do 0.75 m (zgodnie z PZT). Dodatkowo przy zjazdach zaprojektowano utwardzone pobocze szerokości 0.50 m i 0.75m.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Wzdłuż odbudowywanej drogi (odcinek 1) przewidziano bariery ochronne N2W2A. Mają one na celu minimalizację szkód powstałych w wyniku zjechania pojazdów z jezdni. Bariery należy wykonać w miarę możliwości z zastosowaniem odcinków początkowych o długości 12.0 m, odcinków końcowych o długości 8.0 m oraz odcinków zasadniczych.
Bariery N2W2A zastosowano w miejscach obiektów mostowych (zgodnie z PZT).

2.3. Rozwiązania wysokościowe

Niweletę drogi zaprojektowano z uwzględnieniem warunków terenowych, istniejącego stanu zagospodarowania terenu, przepisów techniczno-budowlanych oraz z uwzględnieniem prawidłowego odwodnienia drogi.
Z uwagi na założoną odbudowę drogi, polegającą na wymianie całej konstrukcji nawierzchni oraz zapewnienie odpowiedniego odwodnienia (poprzez jego odbudowę i oczyszczenie) jezdni zachodzi konieczność korekty niwelety w stosunku do stanu istniejącego.

Odcinek nr 1

Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi i_{min}=0.3%, natomiast maksymalny spadek podłużny i_{max}=4.50%. Z uwagi na jak najlepsze dopasowanie nawierzchni do stanu pierwotnego i otaczającego terenu oraz dla lepszego zapewnienia odwodnienia, niweletę wyniesiono delikatnie ponad stan istniejący, zaprojektowano szereg łuków pionowych o R_{min}=300 m i R_{max}=20000 m. Krzyżujące się z odbudowywaną drogą zjazdy zostaną dowiązane do projektowanego odcinka drogi.

Odcinek nr 2

Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi i_{min}=0.3%, natomiast maksymalny spadek podłużny i_{max}=0.80%. Z uwagi na jak najlepsze dopasowanie nawierzchni do stanu pierwotnego i otaczającego terenu oraz dla lepszego zapewnienia odwodnienia, niweletę wyniesiono delikatnie ponad stan istniejący, zaprojektowano łuk pionowy o R=4000 m.

Odcinek nr 3

Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi i_{min}=0.3%, natomiast maksymalny spadek podłużny i_{max}=3.00%. Z uwagi na jak najlepsze dopasowanie nawierzchni do stanu pierwotnego i otaczającego terenu oraz dla lepszego zapewnienia odwodnienia, niweletę wyniesiono delikatnie ponad stan istniejący, zaprojektowano dwa łuki pionowe o R_{min}=200 m i R_{max}=1000 m. Krzyżujący się z odbudowywaną drogą zjazd zostanie dowiązany do projektowanego odcinka drogi.

Odcinek nr 4

Niweletę na całej długości opracowania zaprojektowano z zachowaniem normatywnych pochyleń podłużnych, minimalny spadek podłużny wynosi i_{min}=0.3%, natomiast maksymalny spadek podłużny i_{max}=3.80%. Z uwagi na jak najlepsze dopasowanie nawierzchni do stanu pierwotnego i otaczającego terenu oraz dla lepszego zapewnienia odwodnienia, niweletę wyniesiono delikatnie ponad stan istniejący, zaprojektowano szereg łuków pionowych o R_{min}=300 m i R_{max}=5000 m. Krzyżujące się z odbudowywaną drogą zjazdy zostaną dowiązane do projektowanego odcinka drogi.

2.4. Konstrukcje nawierzchni

Na podstawie opinii geotechnicznych przyjęto następującą konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni jezdni trasy głównej (KR1)

- 4 cm – warstwa ścieralna AC 11S 50/70
- 5 cm – warstwa wiążąca AC 16 W 50/70
- 20 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5
- 22 cm – warstwa mrozoochronna z gruntu stab. cem. o Rm=2.5 MPa (wzmocnienie podłoża G3, dopuszcza się stabilizację na miejscu)

Konstrukcja nawierzchni zjazdów z masy

- 4 cm – warstwa ścieralna AC 11S 50/70
- 5 cm – warstwa wiążąca AC 16 W 50/70
- 20 cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5
- 22 cm – warstwa mrozoochronna z gruntu stab. cem. o Rm=2.5 MPa (wzmocnienie podłoża G3, dopuszcza się stabilizację na miejscu)

Konstrukcja pobocza utwardzonego

- 15 cm – umocnienie z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31.5

Połączenie starej i nowej odbudowywanej konstrukcji nawierzchni na trasie głównej należy wykonać „schodkowo”, a połączenie warstw bitumicznych należy wykończyć bitumiczną masą zalewową na gorąco (zgodnie z częścią rysunkową w Projekcie technicznym).

2.5. Odwodnienie drogi

W celu zapewnienia prawidłowego i sprawnego odprowadzenia wody z korony drogi zaprojektowano odbudowę nawierzchni, dzięki czemu za pomocą pochylenia poprzecznego i podłużnego wszelkie wody opadowe i roztopowe zostaną powierzchniowo odprowadzone do odbudowywanych i odmulanych rowów drogowych.

Rowy przydrożne

Ze względu na konieczność prawidłowego odprowadzenia wody z korony drogi i przyległego terenu pasa drogowego zaprojektowano odbudowę i odmulenie istniejących rowów zniszczonych w trakcie powodzi, które mają za zadanie doprowadzenie wody opadowej do istniejących cieków. Odbudowę rowów przewidziano jako rowy o kształcie trapezowym, z dnem szerokości 0.4 m, o głębokości nie mniejszej niż 0.5 m, o pochyleniu skarp rowu 1:1.5 i 1:1.

Dna rowów przed i za odbudowywanymi przepustami zaprojektowano jako utwardzone, zgodnie z częścią rysunkową.

Przyjęto odbudowę i odmulenie rowów w następujących miejscach:

Odcinek 1:

- km 0+000 – km 0+124, strona prawa, L=124 m,
- km 0+895 – km 1+605, strona prawa, L=710 m,
- km 1+619 – km 1+996, strona prawa, L=377 m.

Odcinek 2:

- km 0+000 – km 0+061, strona prawa, L=61 m.

2.6. Obiekty inżynierskie

W ramach odbudowy drogi, przewiduje się odbudowę jednego przepustu pod trasą główną i czterech przepustów wzdłuż odbudowywanych rowów.

Wszystkie przepusty odbudowywane są jako przepusty o przekroju kołowym z rury o średnicy nominalnej odniesionej do średnicy wewnętrznej DN/ID Ø400 i DN/ID Ø500 wykonane z polipropylenu (kopolimeru blokowego PP-B).

Do umacniania wlotów i wylotów ww. przepustów oraz skarp rowu przy przepustach należy użyć prefabrykowanych żelbetowych elementów (zbrojonych skośnych ścianek przepustu dla Ø400 i Ø500).

3. Kategoria geotechniczna

Na potrzeby inwestycji sporządzono dwie opinie geotechniczne. Opinie te są z listopada 2024 r. i marca 2025 r., zgodnie z którymi daną odbudowę dróg należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej oraz do grupy nośności podłoża gruntowego G-3 (z ulepszeniem podłoża do G1 i przyjęciem CBR<3%).

Opinie geotechniczne zostały dołączone do PAB za częścią opisową.

4. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

4.1. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków oraz wód opadowych

Zgodnie z punktem „Odwodnienie drogi" w części opisowej Projektu architektoniczno-budowlanego – branża drogowa.

4.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Nieznaczna, niemająca wpływu na środowisko, emisja możliwa jedynie podczas robót.

4.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Nieznacznie, niemające wpływu na środowisko, rodzaj i ilość możliwych wytwarzanych odpadów dotyczy tylko materiałów budowlanych oraz odpadów komunalnych, ale jedynie podczas robót budowlanych.

4.4. Właściwości akustyczne oraz emisje drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń

Nieznaczna, niemająca wpływu na środowisko, emisja drgań sprzętu budowlanego możliwa jedynie podczas robót budowlanych.

4.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Nie przewiduje się.

II. OŚWIADCZENIA, ZAŚWIADCZENIA I UPRAWNIENIA

Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej

Ja, niżej podpisany

po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 tej ustawy

oświadczam, że projekt budowlany dotyczący inwestycji:

Odbudowa drogi gminnej w granicach działki nr 108, 147, 155, 176, 177 obręb Niedaszów i w granicach działki nr 351, 352, 348 obręb Targoszyn,

inwestor:

Gmina Mściwojów, Mściwojów 43, 59-407 Mściwojów

został opracowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Zawartość projektu budowlanego spełnia wymagania rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, a dokumentacja projektowa jest kompletna z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

Świadomy odpowiedzialności karnej za podanie w niniejszym oświadczeniu nieprawdy zgodnie z art. 233 Kodeksu Karnego, potwierdzam własnoręcznym podpisem prawdziwość złożonego oświadczenia.

ŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

SLK/OKK/7131/4866/13

Katowice, dnia 06 czerwca 2013 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4,art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.), § 15 i § 18 ust. 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.) oraz 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.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Michał Stanek
mgr inż. budownictwa
ur. dnia 31 stycznia 1983 w Zabrzu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/4866/POOD/13
do projektowania
w specjalności drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

1) projektowanie obiektów budowlanych związanych 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) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
3) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

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.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej ŚI.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:
1. Pan Michał Stanek
   Stanisława Witkacego 43/5
   41-813 Zabrze
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
   Nadzoru Budowlanego
4. a/a.

ŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Skład orzekający OKK

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

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-KGS-D44-ELC *

Pan Michał Stanek o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0343/14
adres zamieszkania Wierzchosławice 50, 59-420 Bolków
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2025-01-14 roku przez:

Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78^1 K.c.
§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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

III. OPINIA GEOTECHNICZNA